

# Hovedkontrakt

Marts 2009

# HOVEDKONTRAKT

mellem

Trafikstyrelsen

Adelgade 13

DK-1304 København K

(i det følgende benævnt Trafikstyrelsen)

Og

Arriva Tog A/S

Skøjtevej 26

2770 Kastrup

CVR.nr.: 12245904

(i det følgende benævnt Operatøren)

om

passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland

## Indhold

<b>1</b>	<b>Indledende bestemmelser</b>	<b>7</b>
1.1	Definitioner	7
1.2	Fortolkningsprincipper mv.	7
1.3	Betydningen af aftaleudkast vedrørende tredjemænd	7
1.4	Ændringshåndteringsprocedure	7
1.4.1	Ændring af Kontrakten, formkrav	8
1.5	Sideordnede udbud I	8
<b>2</b>	<b>Ydelser</b>	<b>9</b>
2.1	Operatørens ydelser	9
2.2	Ydelser der stilles til Operatørens rådighed	9
2.3	Ophør	9
<b>3</b>	<b>Tid</b>	<b>10</b>
3.1	Forberedelsesperiode	10
3.2	Driftsstart	10
3.3	Varighed og udløb	10
<b>4</b>	<b>Økonomi</b>	<b>11</b>
4.1	Betaling	11
4.2	Trafikstyrelsens tilskud til Operatøren	11
4.3	Tilskud for drift	11
4.3.1	Regulering af tilskud ved udløsning af option på kontraktforlængelse	11
4.3.2	Regulering af tilskud ved udløsning af option på supplerende trafikering Århus-Viborg, Option A	12
4.3.3	Regulering af tilskud ved udløsning af option på trafikering Tønder- Niebüll	12
4.3.4	Regulering af tilskud ved udløsning af option på Totimersfrekvens på alle strækninger	12
4.3.5	Regulering af tilskud ved udløsning af optioner ændring af trafikomfanget, Option E	12
4.3.6	Optioners forhold til Kontrakten	13
4.3.7	Regulering af tilskud ved udløsning af option på nyt materiel	13
4.4	Regulering af tilskud	13
4.4.1	Afgiftsændringer	13
4.4.2	Ændring i taktstrukturer og principper for deling af indtægter mv.	14
4.4.3	Pristalsregulering	14
4.4.4	Regulering af tilskud ved manglende togkm-produktion	14
4.5	Bod og bonus	14
4.5.1	Dagbøder	15
4.6	Diverse indtægter	15
4.7	Betalingsbetingelser	15
<b>5</b>	<b>Operatørens garanti mv.</b>	<b>16</b>
5.1	Sikkerhedsstillelse	16
5.2	Operatørens hæftelse for underleverandører	16
5.3	Konsortiedeltageres hæftelse	16

5.3.1	Ændring i stab af nøglepersoner	16
5.3.2	Etablering af organisation	16
<b>6</b>	<b>Misligholdelsesbeføjelser</b>	<b>17</b>
6.1	Operatørens misligholdelse	17
6.1.1	Mangler ved Operatørens ydelser	17
6.1.2	Afhjælpning	17
6.1.3	Udskydelse af driftsstart	17
6.1.4	Forholdsmæssigt afslag	18
6.1.5	Ophævelse	18
6.2	Erstatning	18
6.3	Force majeure	19
6.4	Forsinkelse i relation til forberedelsesperioden samt driftstart	19
6.5	Trafikstyrelsens misligholdelse	19
6.5.1	Trafikstyrelsens misligholdelse af betalingsforpligtelser	19
6.5.2	Anden misligholdelse fra Trafikstyrelsens side	19
6.5.3	Erstatning	19
6.5.4	Force majeure for Trafikstyrelsen	19
6.5.5	Fordringshavermora	20
<b>7</b>	<b>Afsluttende juridiske bestemmelser</b>	<b>21</b>
7.1	Myndighedskrav	21
7.2	Arbejdsklausul	21
7.3	Informationspligt	21
7.4	Inspektion	21
7.5	Tavshedspligt	22
7.6	Overdragelse	22
7.6.1	Trafikstyrelsens overdragelse	22
7.6.2	Operatørens overdragelse	22
7.7	Samarbejde	23
7.8	Tvistigheder	23
7.8.1	Forhandling	23
7.8.2	Mediation	23
7.8.3	Voldgift	23
7.9	Kontrakteksemplarer	24
7.10	Lovvalg	24
7.11	Underskrift og datering	24

## BILAGSFORTEGNELSE

### **Bilag 1 Definitioner**

### **Bilag 2 Trafik**

Bilag 2, app. 2.1 Trafikeringsomfang, basis

Bilag 2, app. 2.2 Trafikeringsomfang, optioner

Bilag 2, app. 2.3 Køreplanlægningsprincipper

### **Bilag 3 Materiel**

Bilag 3, app. 3.1 Aftale om leje af MR/MDR togsæt

Bilag 3, app. 3.2 Aftale om leje af DSBs eftersynshal i Struer

Bilag 3, app. 3.3 Aftale om hjulafdrejning i Århus

Bilag 3, app. 3.4 Aftale om leje af vaskehal i Århus

Bilag 3, app. 3.5 Aftale om leje af DSBs forsyningsanlæg i Struer

Bilag 3, app. 3.6 Aftale om benyttelse af visse dele af DSBs forsyningsanlæg i Esbjerg

Bilag 3, app. 3.7 Aftale om benyttelse af DSBs vaskeanlæg i Esbjerg

Bilag 3, app. 3.8 Aftale om benyttelse af visse dele af DSBs forsyningsanlæg i Århus

Bilag 3, app. 3.9 Aftale om benyttelse af DSBs vaskehal i Århus

Bilag 3, app. 3.10 Aftale om benyttelse af DSBs olieforsyningsanlæg

Bilag 3, app. 3.11 Priser for leje og benyttelse

#### **Bilag 4 Overdragelse af Materiel**

Bilag 4, app. 4.1 Aftale om overdragelse af togsæt

#### **Bilag 5 Stationer**

Bilag 5, app. 5.1 Aftale om leje af stationer

Bilag 5, app. 5.2 Aftale om leje af velfærdslokaler

#### **Bilag 6 Personale**

#### **Bilag 7 Salg og passagerservice**

Bilag 7, app. 7.1 Åbningstider på stationer

Bilag 7, app. 7.2 Bestemmelser for medtagelse af cykler i tog

Bilag 7, app. 7.3 Rejsekortet

Bilag 7, app. 7.4 Bestemmelser for forretningsbetingelser

Bilag 7, app. 7.5 Bestemmelser for kompensation til togpassagerer

Bilag 7, app. 7.6 Bestemmelser for handicapservice

Bilag 7, app. 7.7 "Rejseplanen" – beskrivelse af arbejdsproces

Bilag 7, app. 7.8 Tilskud til særlige rabatter

Bilag 7, app. 7.9 Fribefordring af værnepligtige

Bilag 7, app. 7.10 Bus & Tog Samarbejdet

Bilag 7, app. 7.11 Takststigningsloft

Bilag 7, app. 7.12 Fordeling af billetindtægter mellem Operatøren og DSB

Bilag 7, app. 7.13 Modeller til opgørelse af effekten af ændringer i takststrukturer og indtægtsdeling

**Bilag 8 Servicemål****Bilag 9 Forberedelsesperioden****Bilag 10 Operatørkontrakter**

Bilag 10, app. 10.1, Operatørkontrakt mellem operatøren og Banedanmark

**Bilag 11 Organisation, samarbejde og rapportering****Bilag 12 Ophør****Bilag 13 Tilbudsliste****Bilag 14 Udkast til anfordringsgaranti****Bilag 15 Operatørens løsningsforslag****Bilag 16 Spørgsmål-svar**

# 1 Indledende bestemmelser

## 1.1 Definitioner

En række begreber i Kontrakten er defineret i **bilag 1**.

Kontrakten udgøres af denne Hovedkontrakt med bilag 1 til 16, inklusiv appendiks.

## 1.2 Fortolkningsprincipper mv.

Ved udarbejdelsen af Kontrakten 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:

- Hovedkontrakten gælder forud for bilagene.
- Bilag 1- 12 og 14 og 16 (med tilhørende appendiks) gælder forud for bilag 13 og 15.
- Bilag 13 gælder forud for bilag 15.
- Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af bilag 13 og 15, medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af Kontrakten ikke skal eller kan opfyldes (jf. dog næste pind, 2. punktum). Det, der fremgår af de øvrige dele af Kontrakten, kan kun medføre, at det anførte i bilag 13 og 15 ikke opfyldes, såfremt dette udtrykkeligt er angivet i de øvrige dele af Kontrakten.
- De af tilbudsgiver udfyldte compliancelister gælder forud for de øvrige dele af tilbudsgivers tilbud. Operatøren kan således kun undlade at opfylde et krav, hvis Operatøren ved afkrydsning i den relevante complianceliste udtrykkeligt har markeret, at kravet ikke eller kun delvist opfyldes. Såfremt Operatøren i sit tilbud (bilag 13 og 15) har taget et (evt. skjult) forbehold, men Operatøren ud for det pågældende krav i compliancelisten har markeret "Krav opfyldt", skal kravet således opfyldes.

Henvielse til nærværende Hovedkontrakt eller til en bestemmelse deri omfatter også de til Hovedkontrakten hørende bilag, der er relevante for den pågældende bestemmelse.

## 1.3 Betydningen af aftaleudkast vedrørende tredjemænd

Det forhold, at nærværende Kontrakt indeholder aftaler eller udkast til aftaler mellem Operatøren og tredjemænd medfører ikke, at Trafikstyrelsen på nogen måde er part i de pågældende aftaleforhold, og Trafikstyrelsen hæfter navnlig ikke for disse tredjemænds aftaleforpligtelser. Operatøren kan således ikke undskylde en misligholdelse af Kontrakten med, at tredjemand har misligholdt sin aftale med Operatøren.

## 1.4 Ændringshåndteringsprocedure

Det må forventes, at der indtil ophøret af Kontrakten på Trafikstyrelsens initiativ kan blive behov for at ændre i omfanget af ydelserne, herunder ved udvidelser, indskærnkninger og bortfald samt ved, at egentlige nye ydelser tilføjes. Tilsvarende kan der, på begge parter initiativ, blive behov for at justere eller ændre ved ydelserne, og måden hvorpå ydelserne leveres.

Parterne accepterer, at sådanne ændringer må forventes at være en forudsætning for den optimale gennemførelse af Kontrakten, og at der i et vist omfang løbende mellem parterne bør aftales sådanne 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. De i Kontrakten indeholdte eksempler er ikke udtømmende beskrevet.

Ved en parts fremsættelse af et ændringsønske er den anden part derfor forpligtet til, inden for rimelig tid og senest inden 20 arbejdsdage, at afgive skriftligt tilkendegivelse af de vilkår, som ændringen kan gennemføres på. En part kan alene afvise at gennemføre en ændring, såfremt parten kan godtgøre en saglig og loyal grund herfor, f.eks. at den pågældende ændring på de tilbudte vilkår vil påføre parten et tab.

Ændringer, forhandlinger vedrørende gennemførelse af ændringer og vilkårene herfor 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 - herunder enhedspriser - 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.

#### **1.4.1 Ændring af Kontrakten, formkrav**

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

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

### **1.5 Sideordnede udbud I**

Under udbudsprocessen afgav ARRIVA Tog A/S tilbud på at gennemføre togtrafikken baseret på 2 forskellige krav til det rullende materiel (sideordnet udbud I og II). I henhold til rammer udstukket i tilbudsgrundlaget, kunne Trafikstyrelsen konstatere, at tilbud fra alle tilbudsgivere var under den økonomiske ramme, hvorfor der i endeligt tilbud alene evalueredes på tilbuddene i sideordnet udbud I. Herefter er alle dele af ARRIVA Tog A/Ss tilbud og udbudsbetingelsernes bestemmelser vedr. det sideordnede udbud II bortfaldet.



## 2 Ydelser

### 2.1 Operatørens ydelser

Nærværende trafikopgave - passagertrafik udført som offentlig service - omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af togtrafikken herunder bl.a. personbefordring med tog, vedligeholdelse og klargøring af rullende materiel, billetsalg på stationer samt passagerinformation, som nærmere beskrevet i nærværende Kontrakt.

Operatøren skal varetage persontransport med jernbane på jernbanestrækninger i Midt- og Vestjylland, i henhold til de krav og beskrivelser, der fremgår af Kontrakten.

### 2.2 Ydelser der stilles til Operatørens rådighed

DSB stiller en række ydelser til Operatørens rådighed til brug for Operatørens opfyldelse af Kontrakten, som angivet i leje- og benyttelsesaftaler i bilag 3, appendiks 3.1 – 3.11, samt bilag 5, appendiks 5.1 – 5.2.

Det fremgår af beskrivelserne, om ydelserne stilles til Operatørens rådighed uden eller mod betaling, og i givet fald med nærmere oplysning om størrelse, betaling mv.

Trafikstyrelsen hæfter ikke for kvaliteten, rettidigheden eller på anden måde for ydelser, der stilles til rådighed af tredjemand på Trafikstyrelsens foranledning, jf. ligeledes pkt. 1.3.

### 2.3 Ophør

I forbindelse med Kontraktens ophør uanset årsagen hertil (f.eks. udløb, ophævelse eller annullation), har Operatøren de i nærværende Kontrakt særligt i **bilag 4 og 12** angivne forpligtelser.

## 3 Tid

### 3.1 Forberedelsesperiode

Perioden fra tildeling af Kontrakten til driftsstart skal benyttes af Operatøren til at forberede sig. De aktiviteter mv., som Operatøren som minimum skal udføre i denne forberedelsesperiode, samt tidsplanen og milepælene herfor, fremgår af **bilag 9**.

Uanset indholdet af bilag 9 påhviler det Operatøren at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter mv., således at Operatøren i enhver henseende er klar ved driftsstart til at påbegynde trafikken i fuldt og helt omfang, i henhold til denne Kontrakt.

### 3.2 Driftsstart

Operatøren skal starte driften ved at udføre alle togafgange, der afgår i henhold til den af Operatøren fastlagte køreplan, jf. bilag 2, kapitel 4, afsnit 2.40, fra køreplansskiftet 12. december 2010.

### 3.3 Varighed og udløb

Kontrakten udløber uden opsigelse.

Kontrakten udløber ved det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte i december 2018. Operatøren skal udføre drift af alle tog i henhold til den af operatøren fastlagte køreplan, jf. bilag 2, kapitel 4, afsnit 2.40, frem til endestation natten mellem gammel og ny køreplan.

Dog gælder, at Trafikstyrelsen har option på at forlænge Kontraktens udløb til det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte i december 2020. Trafikstyrelsens ønske om at udnytte denne option, skal være meddelt Operatøren senest den 31. december 2015. Ved Trafikstyrelsens udnyttelse af denne option gælder Kontraktens bestemmelser i øvrigt uændret.

De i 2. og 3. 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 Trafikstyrelsen berettiget til at ændre udløbstidspunktet, således at det bliver sammenfaldende med køreplansskiftet. Trafikstyrelsen skal give skriftlig meddelelse herom med mindst 12 måneders varsel, og udløbstidspunktet kan højst ændres 45 dage. Ved således ændret udløbstidspunkt reguleres tilskuddet og den pligtige togkm. produktion for den berørte sidste periode forholdsmæssigt.

## 4 Økonomi

### 4.1 Betaling

Operatørens betaling for samtlige ydelser beskrevet i Kontrakten udgøres af følgende:

- tilskud for drift som beskrevet nedenfor i pkt. 4.3, 4.3.1, 4.3.2, samt 4.3.3.
- reguleringer som beskrevet nedenfor i pkt. 4.4
- bod og bonus som beskrevet nedenfor i pkt. 4.5
- indtægter som beskrevet i pkt. 4.6.

Udover ovenstående modtager Operatøren ikke yderligere tilskud for de ydelser, Operatøren leverer ifølge Kontrakten, medmindre sådan yderligere tilskud fremgår eksplicit af Kontrakten eller efterfølgende aftaler.

Ved forhandling om kontraktændringer (jf. pkt. 1.4), der berører Operatørens tilskud, tages udgangspunkt i de priser, der er anført i bilag 13.

### 4.2 Trafikstyrelsens tilskud til Operatøren

Operatøren modtager for forberedelsesperioden det i bilag 13 angivne tilskud fra Trafikstyrelsen for samtlige Operatørens ydelser.

Operatøren modtager fra driftsstart og indtil Kontraktens ophør det i bilag 13 angivne tilskud fra Trafikstyrelsen for samtlige Operatørens ydelser. I bilag 13 er angivet en række perioder under drift samt en række optioner og betalingen herfor.

De angivne tilskud er i danske kroner, og indeholder alle ved Kontraktens indgåelse gældende afgifter incl. moms, jf. ligeledes pkt. 4.4.1

Tilskuddet er fast og skal således ikke være genstand for nogen regulering, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i Kontrakten.

### 4.3 Tilskud for drift

Kontraktens bilag 13 angiver de årlige tilskud for drift for

- Den trafikale ydelse, jf. bilag 2, pkt. 2.1
- Option vedr. materiel, jf. bilag 3, kapitel 8
- En række trafikale optioner. Optionerne er reguleret nærmere i bilag 2, kapitel 3

De tilsvarende månedlige tilskud for drift udgøres af 1/12 af de årlige tilskud, der udbetales a conto.

Tilskuddet i første og sidste måned udregnes pro rata til det antal dages drift, der har været i måneden, eller det antal dage i måneden optionen har været anvendt. Tilskuddet for optioner udregnes på tilsvarende måde.

#### 4.3.1 Regulering af tilskud ved udløsning af option på kontraktforlængelse

Trafikstyrelsen har option på at forlænge Kontraktens udløb til det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte i december 2020. Trafikstyrelsens ønske om at udnytte denne option, skal være meddelt Operatøren senest den 31. december 2015, jf. pkt. 3.3.

Udnyttelsen af denne option honoreres ved at tilskuddet reguleres som angivet i **bilag 13, pkt. 2.1.1/Bilag 13, pkt. 3.1.1**

#### 4.3.2 **Regulering af tilskud ved udløsning af option på supplerende trafikering Århus-Viborg, Option A**

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve Udfyldende trafik på delstrækningen Århus – Viborg, jf. Bilag 2, pkt. 3.1, option A.

En sådan udnyttelse honoreres ved at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, pkt. 2.1.1./bilag 13, pkt. 3.3.1**

#### 4.3.3 **Regulering af tilskud ved udløsning af option på trafikering Tønder-Niebull**

*Trafikering Tønder-Niebull – Gennemgående trafik, Option B*

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve udvidelse af Esbjerg – Ribe – Tønder-systemet til Niebull, jf. Bilag 2, pkt. 3.2, option B.

En sådan udnyttelse honoreres ved at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, pkt. 2.2.2/bilag 13, pkt. 3.3.2**

*Supplerende trafikering Tønder-Niebull, Option C*

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve gennemgående tog mellem Esbjerg og Niebull, jf. Bilag 2, pkt. 3.3, option C.

En sådan udnyttelse honoreres ved at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, pkt. 2.2.3/Bilag 13, pkt. 3.3.3**

#### 4.3.4 **Regulering af tilskud ved udløsning af option på Totimersfrekvens på alle strækninger**

*Totimersfrekvens på danske strækninger, Option D1*

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve udfyldende trafik på danske strækninger, jf. Bilag 2, pkt. 3.4, option D1.

En sådan udnyttelse honoreres ved at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, afsnit 13.24/bilag 13, afsnit 13.47**

*Totimers frekvens Tønder-Niebull, Option D2*

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve udfyldende trafik på strækningen Tønder-Niebull, jf. Bilag 2, pkt. 3.5, option D2.

En sådan udnyttelse honoreres ved at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, afsnit 13.25/Bilag 13, afsnit 13.48**

#### 4.3.5 **Regulering af tilskud ved udløsning af optioner ændring af trafikomfanget, Option E**

Trafikstyrelsen kan med 12 måneders varsel, til et køreplansskifte, kræve en regulering af trafikomfanget mellem -5 % og +10 % af det gældende trafikomfang (målt i togkilometer) indenfor kontraktperioden, jf. Bilag 2, pkt. 3.6, option E.

En sådan udnyttelse af option honoreres ved at tilskuddet for drift - som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 - øges eller reduceres med det antal togkilometre, de ekstra/færre tog kører, i henhold til den aftalte køreplan, **jf. Bilag 13, pkt. 2.2.5/Bilag 13, pkt. 3.3.5**

Endvidere øges eller reduceres tilskuddet for drift med prisen pr. ekstra/færre togsæt, **jf. bilag 13, tabel 9 / bilag 13, tabel 18**, såfremt kaldet af optionen medfører behov for flere eller færre togsæt. Det er Operatøren, der skal dokumentere et behov for ekstra/færre togsæt og Trafikstyrelsen kan kræve enhver form for dokumentation for det. Den anførte pris i bilag 13 er en årlig pris pr. togsæt og der afregnes pro rata, hvis der ikke er tale om et helt år. Tilskuddet betales fra første dag, det ekstra togsæt er indsat i drift (ikke pr. dagen hvor optionen bestilles).

Henvisningerne til Bilag 3 bliver fastlagt endeligt efter tildeling af kontrakt, hvor der er truffet beslutning om, hvorvidt det er det Sideordnede udbud I eller det Sideordnede udbud II der bliver resultatet af udbudsprocessen.

#### 4.3.6 Optioners forhold til Kontrakten

Med mindre andet særskilt er angivet, skal samtlige krav i Kontrakten opfyldes, hvis optionerne kaldes, uanset om det eksplicit er reguleret i de enkelte optioner.

#### 4.3.7 Regulering af tilskud ved udløsning af option på nyt materiel

Trafikstyrelsen kan i henhold til reglerne herom angivet i bilag 3 vælge at gøre brug af den beskrevne option på udskiftning af et antal togsæt med nyere togsæt, jf. bilag 3, kapitel 8.

En sådan udnyttelse honoreres ved, at tilskuddet for drift – som beregnet ovenfor under pkt. 4.3 – reguleres i henhold til den afgivne pris i tilbudslisten, **bilag 13, pkt. 3.2.**

Bestemmelsen, pkt. 4.3.7. medtages alene såfremt udbudsprocessen resulterer i det Sideordnede udbud II.

### 4.4 Regulering af tilskud

#### 4.4.1 Afgiftsændringer

Ved lovændring af gældende danske afgifter efter fristen for afgivelse af endeligt tilbud (vedrørende moms henvises tillige til 3. afsnit nedenfor), uanset om der er tale om skærper eller lempelser, reguleres tilskuddet med den økonomiske nettoeffekt heraf, så Operatøren stilles økonomisk uændret.

I det omfang baneafgifterne stiger mere end pristalsreguleringen, jf. pkt. 4.4.3, kompenserer Trafikstyrelsen Operatøren for effekten af denne forskel på hele Operatørens udgift til baneafgifter. I det omfang baneafgifterne stiger mindre end pristalsreguleringen, jf. pkt. 4.4.3, kompenserer Operatøren Trafikstyrelsen for effekten af denne forskel på hele Operatørens udgift til baneafgifter.

På tidspunktet for fristen for endeligt tilbud er personbefordring med tog ikke en momspligtig ydelse. Hvis dette ændres efter dette tidspunkt og nærværende trafikopgave bliver momspligtig, skal Trafikstyrelsens tilskud til Operatøren (jf. pkt. 4.2-4.3) reguleres med den økonomiske nettoeffekt heraf, så Operatøren stilles økonomisk uændret. Der skal ved en sådan regulering også tages hensyn til afledede fordele ved at nærværende trafikopgave bliver momspligtig, herunder Operatørens ad-

gang til at fradrage moms samt en eventuel fritagelse for lønsumsafgift, refusion af elafgifter mv.

#### 4.4.2 **Ændring i taktstrukturer og principper for deling af indtægter mv.**

Ændringer i taktstrukturer og principper for deling af indtægter, håndteres som anført i **Bilag 7**, med dertilhørende appendiks, samt i givet fald i henhold til Hovedkontraktens tvistløsningsbestemmelser, jf. pkt. 7.8

#### 4.4.3 **Pristalsregulering**

Tilskuddet, jf. bilag 13, ekskl. forrentning og afskrivning hidrørende fra lejeaftalerne i **bilag 3 og 5**, pristalsreguleres på kalenderårsbasis, så de rater, der udbetales i 2010, reguleres fra 1. august 2008 niveau til gennemsnitlige 2010-priser. Tilskuddet i Kontraktens øvrige år reguleres på tilsvarende vis fra 1. august 2008-prisniveau til det pågældende års gennemsnitlige prisniveau.

Pristalsreguleringen sker i første omgang på grundlag af Finansministeriets ved kalenderårets begyndelse seneste offentliggjorte skøn over den forventede udvikling i nettoprisindekset vedrørende december det pågældende år. Dette skøn offentliggøres p.t. i "Økonomisk Redegørelse".

Tilskuddet for et kalenderår efterreguleres efter kalenderårets afslutning på baggrund af Danmarks Statistiks opgørelse over det faktiske gennemsnitlige nettoprisindeks for kalenderåret. Udviklingen i nettoprisindekset offentliggøres p.t. i publikationen "Nyt fra Danmarks Statistik".

De rater, der udbetales i 2010 samt de efterfølgende kalenderår reguleres i henhold til overforstående, dog ved først at regulere tilskuddet fra august 2008-priser til det faktiske gennemsnitlige nettoprisindeks for de forudgående kalenderår på baggrund af Danmarks Statistiks opgørelse.

Såfremt prisudviklingen har været mere beskeden end skønnet, sker der en modregning i Operatørens førstkomende udbetaling fra Trafikstyrelsen svarende til den for meget udbetalte pristalsregulering. Hvis prisudviklingen derimod har oversteget det skønnede, øges den førstkomende tilskudsbetaling efter at oplysningerne er fremkommet, dog tidligst 5 hverdage efter at datagrundlaget er fremskaffet, fra Trafikstyrelsen svarende til den for lidt udbetalte pristalsregulering.

Tilskuddet i Kontraktens sidste kalenderår efterreguleres efter Kontraktperiodens afslutning på baggrund af Danmarks Statistiks opgørelse over det faktiske gennemsnitlige nettoprisindeks for de pågældende kalendermåneder i Kontraktens sidste kalenderår. Udviklingen i nettoprisindekset offentliggøres p.t. i publikationen "Nyt fra Danmarks Statistik".

Såfremt prisudviklingen i de i Kontraktens sidste kalenderår omfattede måneder har været mindre end skønnet, skal Operatøren straks tilbagebetale den for meget udbetalte pristalsregulering. Hvis prisudviklingen har oversteget det skønnede, kompenseres Operatøren med et beløb svarende til den for lidt udbetalte pristalsregulering.

#### 4.4.4 **Regulering af tilskud ved manglende togkm-produktion**

Tilskuddet reguleres som følge af manglende togkm-produktion i henhold til **Bilag 2**, kapitel 2, afsnit 2.2.

### 4.5 **Bod og bonus**

Bod og bonus beregnes på grundlag af det i **Bilag 13** anførte tilskud, reguleret i henhold til Kontraktens bestemmelser herom.

Trafikstyrelsens udbetaling af bonus og Operatørens betaling af bod sker ved regulering af tilskuddet som angivet i **bilag 8**.

#### **4.5.1 Dagbøder**

Der findes ligeledes dagbøder, som omtalt i bilag 9, kapitel 2, afsnit 9.23, og 9.26, samt i Bilag 11, pkt. 4.4

#### **4.6 Diverse indtægter**

Operatøren oppebærer billetindtægter for befordring af passagerer, som nærmere fastlagt i **bilag 7**.

Operatøren kan endvidere oppebære indtægter fra kiosk, reklamevirksomhed, og salg af tillægsydelser til rejsen, jf. **bilag 7, pkt. 2.2.4**

#### **4.7 Betalingsbetingelser**

Trafikstyrelsen opgør, på basis af de oplysninger Operatøren har fremsendt og Trafikstyrelsen har indhentet, hver måned det forfaldne a conto beløb og fremsender dem til Operatøren sammen med en beregning af opgørelsen senest den 6. bankdag i den følgende kalendermåned.

Betalinger, for hvilke datagrundlag først kan fremskaffes senere, udbetales senest ved førstkommende tilskudsbetaling efter at oplysningerne er fremkommet, dog tidligst 5 hverdage efter at datagrundlaget er fremskaffet.

Beløb, der er angivet med anden betalingstermin end månedlig, herunder årlige reguleringer, opgøres på samme måde af Trafikstyrelsen når det endelige grundlag herfor foreligger og betales senest den 6. bankdag i den efterfølgende måned.

Korrektioner til de udbetalte beløb, som parterne senere aftaler, betales senest ved førstkommende tilskudsbetaling efter parternes aftale.

Trafikstyrelsen kan modregne ethvert tilgodehavende hos Operatøren i de månedlige betalinger.

## 5 Operatørens garanti mv.

Operatøren garanterer, at Operatøren i aftaleperioden vil overholde alle krav til nærværende trafikopgave.

### 5.1 Sikkerhedsstillelse

Senest 10 dage efter indgåelsen af nærværende Kontrakt skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut, uafhængig af Operatøren, stilles anfordringsgaranti på DKK 85 mio. til sikkerhed for Operatørens opfyldelse af Kontrakten.

Ved anerkendt pengeinstitut eller forsikringsselskab forstås et pengeinstitut/forsikringsselskab, hvis gældende rating svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's og Moody's ratings af langfristet gæld.

Anfordringsgarantien udformes i overensstemmelse med **bilag 14**.

Garantien tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Trafikstyrelsen får med operatøren i forbindelse med kontrakten, herunder f.eks. bod, forholdsmeæssigt afslag og erstatning.

### 5.2 Operatørens hæftelse for underleverandører

Operatøren kan ikke, uden Trafikstyrelsens skriftlige samtykke, overlade Kontraktens opfyldelse vedrørende selve togdriften til underleverandører i videre udstrækning, end det fremgår af Kontrakten.

Operatøren hæfter for sine underleverandørers ydelser efter nærværende Kontrakt på samme måde som for sine egne ydelser. Operatørens ansvar over for Trafikstyrelsen er uafhængigt af Operatørens mulighed for at søge regres mod underleverandører.

### 5.3 Konsortiedeltageres hæftelse

Dersom Operatøren består af et konsortium, hæfter konsortiedeltagerne - som medkontrahenter - solidarisk for opfyldelsen af den indgåede Kontrakt.

Konsortiedeltagerens interne ansvars- og opgavefordeling i henhold til det i **bilag 15** anførte må ikke ændres væsentligt uden Trafikstyrelsens skriftlige samtykke.

#### 5.3.1 Ændring i stab af nøglepersoner

Trafikstyrelsen skal orienteres om ændringer af den stab af nøglepersoner, jf. bilag 9, pkt. 2.4, som er involveret i nærværende trafikopgave. Hvis nøglepersoner hos Operatøren opsiger deres ansættelse, forpligter Operatøren sig til at erstatte disse nøglepersoner med andre ressourcer med tilsvarende faglige kvalifikationer.

#### 5.3.2 Etablering af organisation

Operatøren skal etablere en organisation som beskrevet i **bilag 11**.



## 6 Misligholdelsesbeføjelser

### 6.1 Operatørens misligholdelse

#### 6.1.1 Mangler ved Operatørens ydelser

En mangel ved Operatørens ydelser foreligger, såfremt de ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i Kontrakten, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Trafikstyrelsen med rimelighed kunne forvente.

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

#### 6.1.2 Afhjælpning

Det påhviler Operatøren, uden anmodning fra Trafikstyrelsen, uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler, i det omfang det er muligt.

Såfremt Operatøren ikke har afhjulpet en konstateret mangel senest 30 kalenderdage efter Trafikstyrelsens skriftlige påkrav herom, er Trafikstyrelsen berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på Operatørens regning.

#### 6.1.3 Udskydelse af driftsstart

Såfremt Trafikstyrelsen på noget tidspunkt i forberedelsesperioden vurderer, at Operatøren i væsentligt omfang næppe vil være klar til at påbegynde den fulde drift til driftsstart, skal Trafikstyrelsen give Operatøren skriftlig og begrundet meddelelse herom.

Operatøren skal senest 14 kalenderdage efter modtagelsen af meddelelsen, skriftligt over for Trafikstyrelsen redegøre for sit syn herpå, bilagt dokumentation i videst muligt omfang.

Såfremt det herefter på dette grundlag med overvejende sandsynlighed må konstateres, at Operatøren i væsentligt omfang ikke vil være klar til at påbegynde den fulde drift til driftsstart, er Trafikstyrelsen berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens driftsstart på alle eller på dele af de ydelser, hvor Operatøren med overvejende sandsynlighed ikke vil være klar. Trafikstyrelsen er berettiget til at udskyde Operatørens driftsstart indtil det tidspunkt, hvor Operatøren med overvejende sandsynlighed vil kunne udføre den fulde drift uden betydende mangler.

Såfremt der er uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Trafikstyrelsen er berettiget til at udskyde Operatørens driftsstart, er Operatøren forpligtet til at følge Trafikstyrelsens beslutning. Operatøren er således navnlig ikke berettiget til helt eller delvist at undlade at opfylde Kontrakten i øvrigt eller lægge hindringer i vejen for, at Trafikstyrelsen kan lade tredjemand udføre den udskudte drift.

Uenighed mellem parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Trafikstyrelsen var berettiget til at udskyde operatørens driftsstart, afgøres i overensstemmelse med pkt. 7.8.

I det omfang det herved fastslås, at Trafikstyrelsen var berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens driftsstart, skal Operatøren godtgøre samtlige Trafikstyrelsens omkostninger i forbindelse hermed, herunder Trafikstyrelsens meromkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift. Ansvarsbegrænsningen i pkt. 6.2 på DKK 150.000.000 finder også anvendelse i denne situation.

I det omfang det fastslås, at Trafikstyrelsen ikke var berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens driftsstart skal Trafikstyrelsen erstatte ethvert tab, som Operatøren måtte have haft i forbindelse hermed. Ansvarsbegrænsningen i pkt. 6.5.3 på DKK 150.000.000 finder også anvendelse i denne situation.

#### 6.1.4 Forholdsmæssigt afslag

Ved mangelfuld leverance kan Trafikstyrelsen kræve et forholdsmæssigt afslag i Operatørens tilskud.

#### 6.1.5 Ophævelse

Trafikstyrelsen kan med virkning for fremtidige ydelser hæve Kontrakten helt eller delvist efter Trafikstyrelsens valg, såfremt der konstateres væsentlige mangler ved Operatørens ydelser, og såfremt manglerne ikke inden for rimelig tid er afhjulpet.

Trafikstyrelsen vil altid kunne hæve Kontrakten helt eller delvist efter Trafikstyrelsens valg, såfremt:

- Operatøren i en periode på 3 måneder trods Trafikstyrelsens 3 skriftlige påkrav omhandlende samme forhold ikke har afhjulpet konstaterede mangler,
- Rettidighed Operatør i 3 eller flere ud af 5 på hinanden følgende måneder ligger under 95%,
- Kundetilfredsheden i to på hinanden følgende halvår har været mindre end 3,5 point,
- Togkm produktionen i en måned, som konsekvens af aflysninger der skyldes forhold, for hvilke Operatøren er ansvarlig, har ligget mere end 10% under normalkøreplanen,
- Togkm produktionen i tre måneder inden for et år, som konsekvens af aflysninger der skyldes forhold, for hvilke Operatøren er ansvarlig, har ligget mere end 5% under normalkøreplanen,
- Operatøren går konkurs; træder i betalingsstandsning; der åbnes forhandling om tvangsakkord; eller Operatørens økonomiske forhold i øvrigt viser sig at være således, at Operatøren må antages at være ude af stand til at opfylde Kontrakten, eller
- Operatøren mister retten til at drive jernbanevirksomhed,
- Operatøren ikke har dokumenteret overfor Trafikstyrelsen, at der er indgået aftaler om det rullende materiel senest 18 måneder før driftstart,
- Operatøren ikke har opået ret til at drive jernbanevirksomhed senest 2 måneder før driftstart.

For Tønder-Niebull-optionerne gælder det særlige, at Trafikstyrelsen - i relation til ophævelsesadgangen - har ret til at betragte en misligholdelse af Tønder-Niebull-optionerne isoleret fra den øvrige del af Kontrakten. Såfremt Operatøren væsentlig misligholder trafikeringen af Tønder-Niebull strækningen, har Trafikstyrelsen - uanset at Operatøren evt. slet ikke misligholder den øvrige del af Kontrakten - således ret til at hæve Kontrakten delvist, dvs. hæve den del af Kontrakten, som angår Tønder-Niebull-optionerne.

Trafikstyrelsen bestemmer i ophævelsesskrivelsen, hvornår ophævelsen (hel eller delvis) skal have virkning fra. Ophævelsen skal dog senest have virkning 180 kalenderdage efter ophævelsesskrivelsens afsendelse.

## 6.2 Erstatning

Operatøren er erstatningsansvarlig over for Trafikstyrelsen efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 6.3 om force majeure. Erstatningen er dog begrænset til DKK 150.000.000.

For forhold, der udløser betaling af bod, kan erstatning kun kræves i det omfang, Trafikstyrelsen dokumenterer et tab ud over bodsbeløbet.

### 6.3 Force majeure

Operatøren er dog ikke erstatningsansvarlig over for Trafikstyrelsen i henhold til pkt. 6.2, 1. afsnit 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. afsnit, 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 Trafikstyrelsen, uden ugrundet ophold efter at force majeure er indtrådt.

Trafikstyrelsen er berettiget til at annullere Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Operatøren er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

### 6.4 Forsinkelse i relation til forberedelsesperioden samt driftstart

Den nærmere regulering af Operatørens forhold grundet forsinkelse i relation til fremdrift i forberedelsesperioden fremgår af **bilag 9**.

Den nærmere regulering af Operatørens forhold i relation til driftstartbonus fremgår af **bilag 8**.

### 6.5 Trafikstyrelsens misligholdelse

#### 6.5.1 Trafikstyrelsens misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Trafikstyrelsen misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til Kontrakten, er Operatøren berettiget til rente i overensstemmelse med rentelovens regler.

Operatøren er endvidere berettiget til at ophæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Operatøren overfor Trafikstyrelsen skriftligt har afgivet påkrav om, dels at Trafikstyrelsen på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, dels at manglende betaling inden 30 kalenderdage vil medføre at Kontrakten ophæves, samt såfremt Trafikstyrelsen ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb.

#### 6.5.2 Anden misligholdelse fra Trafikstyrelsens side

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Trafikstyrelsens side, skal Operatøren straks reklamere heroverfor.

#### 6.5.3 Erstatning

Trafikstyrelsen er erstatningsansvarlig over for Operatøren efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 6.5.4 om force majeure. Erstatningen er dog begrænset til DKK 150.000.000.

#### 6.5.4 Force majeure for Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen er dog ikke erstatningsansvarlig overfor Operatøren i henhold til pkt. 6.5.3 for så vidt angår forhold, der ligger uden for Trafikstyrelsens kontrol, og som

Trafikstyrelsen 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. afsnit, og som Trafikstyrelsen 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 Trafikstyrelsen 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 Trafikstyrelsen er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

#### **6.5.5 Fordringshavermora**

Om Trafikstyrelsens fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

## 7 Afsluttende juridiske bestemmelser

### 7.1 Myndighedskrav

Operatøren indestår for, at Operatøren og alle Operatørens ydelser til stadighed opfylder samtlige relevante myndighedsforskrifter, herunder de af Transportministeriet og Trafikstyrelsen fastsatte, og for at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater mv. fra myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, tilvejebringes, samt for at alle nødvendige aftaler mv. med myndigheder, herunder Trafikstyrelsen og andre indgås.

Operatørens dokumenterede merudgifter i forbindelse med opfyldelse af nye myndighedskrav, som Operatøren ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning vedrørende retten til at drive jernbanevirksomhed samt vedrørende sikkerhedscertifikat og godkendelse af materiel, refunderes af Trafikstyrelsen, jf. dog pkt. 4.4.2.

### 7.2 Arbejdsklausul

Trafikstyrelsen er i medfør af ILO-konvention nr. 94 om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter forpligtet til at sikre, at Operatøren og eventuelle underleverandører tilsikrer arbejdere løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der i henhold til en gældende kollektiv overenskomst, voldgiftskendelse, nationale love eller administrative forskrifter gælder for arbejde af samme art indenfor vedkommende fag eller industri på den egn, hvor arbejdet udføres.

Der skal som reference anvendes en kollektiv overenskomst, der er repræsentativ for, hvad der i øvrigt gælder i Danmark i den pågældende sektor

Operatøren forpligter sig til at sikre medarbejdere beskæftiget i Danmark med opgavens udførelse løn- og ansættelsesvilkår som nævnt ovenfor, og er forpligtet til at orientere de ansatte om de gældende arbejdsvilkår.

Overholder Operatøren ikke ovennævnte krav, og medfører dette et berettiget krav på yderligere løn fra de ansatte, kan Trafikstyrelsen tilbageholde vederlag til Operatøren med henblik på at sikre de ansatte de nævnte ansættelsesvilkår.

### 7.3 Informationspligt

Operatøren er forpligtet til at udlevere information til Trafikstyrelsen som nærmere beskrevet i **bilag 11 og bilag 12**.

### 7.4 Inspektion

Trafikstyrelsen, herunder Trafikstyrelsens 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 på de aftalte vilkår.

Trafikstyrelsen kan til enhver tid udføre inspektioner, herunder registreringer og målinger.

Operatøren skal ved sådanne inspektioner stille det nødvendige mandskab til vederlagsfrit rådighed.

Trafikstyrelsen kan også vælge at anvende anonym inspektion, udført af Trafikstyrelsen eller eventuelt via eksternt firma. Ved anonym inspektion vil Trafikstyrelsen gøre brug af en for Operatøren ukendt person, der vil anvende Operatørens ydelser som almindelig rejsende og efterfølgende rapportere til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen vil, såfremt der anvendes eksterne firmaer, gøre brug af objektive og uvildige eksterne firmaer.

Ved sådan inspektion vil Trafikstyrelsen eller eventuelle eksterne firmaer optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler.

Operatørens eventuelle omkostninger i den forbindelse er Trafikstyrelsen uvedkommende.

Trafikstyrelsen skal straks varsle Operatøren, såfremt Trafikstyrelsen bliver opmærksom på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne. Operatøren er tilsvarende forpligtet til straks at formidle varslet videre til eventuelle relevante berørte underleverandører.

Trafikstyrelsens ret til at foretage inspektion, fritager ikke Operatøren for at sørge for at ydelsen til enhver tid er Kontraktmæssig.

## **7.5 Tavshedspligt**

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

For Trafikstyrelsens personale gælder reglerne for ansatte i den offentlige forvaltning. Konsulenter og andre, der bistår Trafikstyrelsen, pålægges tilsvarende forpligtelse med hensyn til oplysninger om Operatørens forhold, som gælder for Operatøren med hensyn til Trafikstyrelsens forhold.

Operatøren må uden Trafikstyrelsens samtykke bruge Trafikstyrelsen som reference.

Trafikstyrelsen har ret til at offentliggøre Kontrakten.

## **7.6 Overdragelse**

### **7.6.1 Trafikstyrelsens overdragelse**

Trafikstyrelsen har ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser efter Kontrakten 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.

### **7.6.2 Operatørens overdragelse**

Operatøren kan ikke uden Trafikstyrelsens skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge Kontrakten til tredjemand.

Trafikstyrelsen kan kun nægte samtykke til en overdragelse, såfremt der foreligger saglig grund.

Trafikstyrelsen vil i den forbindelse bl.a. foretage en vurdering af styrker og svagheder hos den foreslåede tredjemand bl.a. med hensyn til økonomisk, finansiel, teknisk og faglig formåen.

Trafikstyrelsen forbeholder sig – som betingelse for at give samtykke til en overdragelse – efter omstændighederne f.eks. at kræve, at både operatør og tredjemand (som derefter bliver medoperatør) hæfter solidarisk for kontraktens opfyldelse, eller (som et andet eksempel) at operatøren erklærer at ville støtte den foreslåede tredjemand økonomisk, finansielt, teknisk og fagligt i forbindelse med den foreslåede tredjemands varetagelse af kontrakten.

## 7.7 Samarbejde

Parterne skal etablere en operatørorganisation som nærmere beskrevet i bilag 11

## 7.8 Tvistigheder

### 7.8.1 Forhandling

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 efter drøftelse mellem parterne søges løftet op på højt plan i parternes organisationer.

### 7.8.2 Mediation

Såfremt en tvist af en part er indbragt for parternes direktioner og det ikke er muligt inden for 14 kalenderdage – eller den frist parterne måtte aftale – at opnå enighed om en løsning, kan en part kræve at tvisten søges bilagt ved mediation efter de af Voldgiftsinstituttet vedtagne regler herom, som er gældende ved indgivelsen af anmodningen om mediation. Mediatoren skal søge at opnå enighed mellem parterne om en løsning af tvisten.

Udgifterne hertil deles mellem parterne.

### 7.8.3 Voldgift

Har parterne ikke opnået enighed inden 14 kalenderdage fra mæglerens udtalelse foreligger (jf. pkt. 7.8.2), er hver af parterne berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort ved voldgift.

I særligt alvorlige situationer kan Trafikstyrelsen eller Operatøren dog vælge at gå direkte til voldgiftsretten (dvs. undgå forhandling og mediation i pkt. 7.8.1 og 7.8.2). Som særligt alvorlige situationer anses f.eks. Kontraktens ophævelse (uanset om helt eller delvist) eller udskydelse af driftsstart, jf. pkt. 6.1.3.

Tvister, som måtte opstå i forbindelse med Kontrakten, skal afgøres endeligt ved voldgift efter de "Regler for behandling af voldgiftssager ved Voldgiftsinstituttet" (Danish Arbitration), som er gældende på tidspunktet for sagens anlæg.

Medmindre der mellem parterne er enighed om at lade voldgiftsretten bestå af blot ét medlem, skal voldgiftsretten have tre medlemmer.

Voldgiftsdommerne, der skal have hjemsted i Danmark, udpeges af Voldgiftsinstituttet (Danish Arbitration) i overensstemmelse med ovennævnte regler.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret (jf. også pkt. 7.10), herunder også danske processuelle regler, og processproget - for skrifter såvel som for den mundtlige forhandling - er dansk.

## 7.9 Kontrakteksemplarer

Nærværende Kontrakt oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikstyrelsen og Operatøren.

## 7.10 Lovvalg

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret.

## 7.11 Underskrift og datering

København, den 25. marts 2009

København, den 25. marts 2009

For Trafikstyrelsen:

For ARRIVA Tog A/S:

---

Direktør Carsten Falk Hansen

---

Administrerende direktør Johnny B. Hansen

---

Bestyrelsesformand Mikael Brandt



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Hovedkontrakt**

# **Bilag 1**

## **Definitioner**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Definitioner af anvendte begreber og fagudtryk</b>	<b>3</b>
----------	---	----------

# 1 Definitioner af anvendte begreber og fagudtryk

Tabel 1. Definitionsliste

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Adgangsveje, indre	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.
Adgangsveje, ydre	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.
Aflyste ankomster/aflyste tog	Banedanmark registrerer hvert enkelt togs ankomsttidspunkt, når det ankommer til en af Banedanmarks registreringsstationer. Derved registreres for alle ankomster på alle registreringsstationer, om der er tale om en forsinket ankomst, en rettidig ankomst eller en aflyst ankomst. Der vil således i praksis altid være flere forsinkede ankomster end forsinkede tog, idet et forsinket tog kan lede til flere forsinkede ankomster.
Aflyst ankomst	En planlagt togankomst på en registreringsstation, som ikke er realiseret Der skelnes i den omhandlede trafik mellem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aflyst ankomst Operatør, hvor aflysningen overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig</li> <li>• Aflyst ankomst totalt, som er alle aflyste ankomster</li> </ul>
Aflyst tog	Tog der ikke ankommer til en eller flere af de stationer som det skulle ifølge køreplanen. Der registreres årsag og ansvar i en driftsrapport for den hændelse, som har forårsaget aflysningen Der skelnes i den omhandlede trafik mellem: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aflyste tog Operatør, hvor aflysningen overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig</li> <li>• Aflyste tog totalt, som er alle aflyste tog</li> </ul>
Ankomst, forsinket	Ved opgørelse af Rettidighed Operatør: Togankomst på en registreringsstation, som er forsinket 5,00 minutter eller mere Ved opgørelse af Rettidighed Total: Togankomst på en registreringsstation, som er forsinket 5,00 minutter eller mere.
Ankomst, rettidig	Togankomst på tidspunktet angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen.
ATC-anlæg	Automatisk Togkontrol. Elektronisk overvågningssystem, der sikrer, at et tog overholder gældende hastighedsregler, signaler m.m.
Banedanmark	Infrastrukturforvalter for den danske stats banenet
Belægningsgrad/belægningsprocent	Udtryk for antallet af passagerer på en togafgang i forhold til antallet af siddepladser, eksklusiv eventu-

	elle klapsæder.
Beredskabsplan	Se Trafikal beredskabsplan
Betjeningsfrekvens	Intervallet imellem, togenes betjening af en station eller banestrækning.
Billetsalgsautomater	Automater på stationer, hvor billetsalg foregår ved selvbetjening
Billetsalgstudyr	Alt udstyr ifm. billetsalg, herunder billetslagssystemer (ROSA), billetsalgsautomater (Rebaut) og valideringsmaskiner (Almex)
Bus & Tog samarbejdet	Samarbejde mellem trafikskelskaber og togoperatører, der har som overordnet formål at gøre det nemmere og enklere at rejse kollektivt. Herunder indgår aftaler om takstsamarbejde, som bl.a. sikrer fælles billetter og kort til nærrejser med bus og tog samt billetter til fjernrejser med tog, der også gælder til en tilslutningsbus i hver ende af rejsen.
CIV	Tillæg til COTIF konventionen (fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og international transport af bagage med jernbane)
COTIF	Konvention om internationale jernbanebefordringer. Indgået mellem de vesteuropæiske lande og en række lande i Afrika og Asien. Konventionen omfatter CIM (Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer), der omhandler almindeligt gods, og RID (Règlement International concernant le Transport des Marchandises Dangereuses par Chemins de Fer), der omhandler farligt gods.
Driftsdøgn	Tiden fra kl. 04.00 til kl. 03.59 den følgende nat.
Driftsperioden	Perioden fra driftsstart frem til kontraktens ophør.
Driftsperiode, den primære	Den del af driftsperioden der udgør perioden fra driftsstart frem til det af Banedanmark fastsatte køreplansskifte omkring årsskiftet 2018/2019.
Driftsperiodens optionsperiode	Den del af driftsperioden der udgør perioden fra det af Banedanmark fastsatte køreplansskifte omkring årsskiftet 2018/2019 til det af Banedanmark fastsatte køreplansskifte omkring årsskiftet 2020/2021.
Driftsreserve	Rullende materiel, der holdes standby med henblik på øjeblikkelig indsættelse for afhjælpning af trafikale uregelmæssigheder
Driftsstart	Tidspunktet for Operatørens påbegyndelse af driften. Operatøren påbegynder driften ved driftsdøgnets begyndelse den 12. december 2010.
DSB strækninger	Strækninger som kun DSB togbetjener
Eftersyn	Gennemgang og kontrol af det rullende materiel samt udskiftning af slidte dele med henblik på at forebygge, at der opstår fejl og skader på det rullende materiel. For hver materieltype er eftersynene organiseret i en eftersynsstruktur, der som udgangspunkt er kædet sammen med antallet af kørte km.
Erstatningstransport	Transport med bus og/eller taxi og/eller på delstrækninger, hvor dette er muligt, med andre tog end Operatørens tog.

Forhenværende operatør	Den operatør, der udøvede offentlig service trafik på de udbudte strækninger i perioden 2003-2010
Forberedelsesperiode	Den periode, der strækker sig fra tidspunktet for kontraktunderskrivelse til datoen for driftsstart.
Forsinket tog	Et tog, som er forsinket 5,00 minutter eller mere i forhold til den fastlagte køreplan. Når et tog ændrer status fra at være et rettidigt tog til at være et forsinket tog registreres årsag og ansvar i en driftsrapport for den hændelse, som har forårsaget forsinkelsen. Der skelnes i den omhandlede trafik mellem: <ul style="list-style-type: none"> <li>Forsinkede tog Operatør, hvor forsinkelsen overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig</li> <li>Forsinkede tog totalt, som er alle forsinkede tog i den omhandlede trafik</li> </ul> Antallet af forsinkede tog benyttes i beregningen af Rettidighed Operatør.
Fremmednet	Stationær elforsyning til rullende materiel i forbindelse med opstillingsspor.
Fællesstrækninger	Strækninger, som både DSB og Operatøren (og evt. øvrige operatører) togbetjener.
Gennemgående tog	En rejse med gennemgående tog fra A til B skal kunne foretages uden togskift.
Helligdage	Omfatter danske helligdage.
Hovedkontrakt	Nærværende kontrakt ekskl. bilag
Kanalregularitet	Udtryk for antallet af kanaler, som Banedanmark, til tiden stiller til rådighed for Operatøren. Kanalregulariteten er dermed et udtryk for kvaliteten af Banedanmarks leverance over for operatøren.
Kapacitetstilpasning	Tilpasning af størrelsen af togaftange (antal togsæt pr. togaftang) til passagertallet.
Kombinerede rejser	Se Rejser
Kontrakt	Hovedkontrakt med bilag og appendiks
Kontraktperioden	Perioden fra kontraktunderskrift til kontraktophør
Kontraktophør	Det tidspunkt, hvor kontrakten afsluttes, uanset af hvilken årsag.
Kontraktunderskrift/kontraktindgåelse, tidspunkt for	Tidspunktet for Trafikstyrelsens og operatørens gensidige underskrift af kontrakten. Datoen for kontraktunderskrift/kontraktindgåelse vil fremgå af kontrakten.
Køreplan, normal-	Køreplan der udarbejdes for hver køreplanperiode. Normalkøreplanen gælder, medmindre der sker ændringer i form af en særkøreplan. Normalkøreplanen omfatter ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted.
Køreplan, publikums-	Den aktuelle køreplan, der offentliggøres til kunder og offentlighed i øvrigt. Udtrykket dækker over såvel normal-, som særkøreplaner. En publikumskøreplan offentliggøres inden tidspunktet for køreplanens ikrafttræden.

Køreplan, sær-	En køreplan, der i en på forhånd fastlagt periode erstatter normalkøreplanen. Særkøreplanen kan i denne periode være afgrænset til en del af døgnet. En særkøreplan kan omfatte alt fra én aflyst togafgang til større omlægninger af trafikken, f.eks. i forbindelse med større og/eller længerevarende infrastrukturarbejder. En særkøreplan kan omfatte køreplan for erstatningstransport.
Køreplan, tjeneste-	En tabellarisk oversigt, indeholdende samtlige tildelte, herunder valgfrie, tog på Banedanmarks strækninger. Kan desuden indeholde særkøreplaner. Tjenestekøreplanen offentliggøres årligt efter kapacitetstildelingsprocessens udløb. Normalkøreplanen er således indeholdt i tjenestekøreplanen. Tjenestekøreplanen indeholder kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted.
Køreplanperiode, første	Perioden fra driftsstart til køreplansskiftet ved årsskiftet 2011/2012. Betegnelsen er identisk med "K 11".
Netredegoelse	Oversigt over den danske jernbaneinfrastruktur, som en gang årligt udgives af Banedanmark
Nettoprisindeks	Nettoprisindekset opgøres efter lov om beregning af et nettoprisindeks, jf. Økonomiministeriets lovbekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999.
Omløbsdel	Reservedel til det rullende materiel, som kan genanvendes efter reparation
Omløbsplan	Produktionsplan for, hvorledes det rullende materiel indsættes i en given køreplan, og samtidig sikrer de fornødne ophold til klargøring, vedligeholdelse og forsyning af materiellet
Omstigningsområde	Den takstzone den pågældende station er beliggende i.
Operatørrejser	Se Rejser
Operatøren	Den operatør, som Trafikstyrelsen skriver kontrakt med, og som er operatør for drift af togtrafikken i Midt- og Vestjylland
Operatørstrækninger	Strækninger som kun Operatøren togbetjener.
Opstillingsspor	Spor, der anvendes til parkering og klargøring af rullende materiel
Optionsperiode	Se "Driftsperiodens optionsperiode"
Overdragede stationer	Stationer, der indgår i nærværende udbud, og som Operatøren skal togbetjene og har det fulde ansvar for mht. drift og vedligehold
Perronaptering	Alle elementer på perron såsom venterum, reklamestandere, skilte, affaldsbeholdere, bænke m.v.
Registreringsstation	Udvalgt station på en strækning, hvor registrering og/eller opgørelse af forsinkede ankomster og aflyste ankomster finder sted.
Rejser: Operatørrejser, kombinerede rejser	Rejser, der foregår på Operatørens strækninger benævnes operatørrejser, mens rejser, der foregår på både Operatørens og andre togoperatørs strækninger benævnes kombinerede rejser.
Rejsetid	Den tid, der medgår ved passagerernes rejse mel-

	lem udrejse- og bestemmelsesstation.
Rettidighed Operatør	Procentdel af togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger, der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig. Ved beregning af Rettidighed Operatør defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 5,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer.
Rettidighed Total	Procentdel af togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger. Rettidighed Total udtrykker togtrafikkens samlede kvalitet uden hensyn til årsag og hvem som har ansvar for eventuelle forsinkelser og aflysninger.
ROSA-systemet	DSB's billetsalgs- og reserveringssystem.
Standsningsmønster	Et udtryk for hvor mange og/eller hvilke stationer på en banestrækning, som en togafgang eller et tog-system betjener.
Station	Enhver lokalitet, som fungerer i tilknytning til bane-nettet med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog
Stationsbygning	En traditionel hovedbygning opført med ventesal, billetsalg, mv.
TCV	Internationale befordringsbestemmelser i form af et antal internationale tariffer kaldet TCV tarif
TCV billetter	Billetter udstedt i henhold til den fælles passagertarif TCV for internationale billetter
Togafgang	Betegnelse for et togs kørsel på hele togets rute i én retning fra startstation (udgangsstation), til endestation. Betegnelsen er identisk med "Tognummer".
Togkilometer (Tog-km)	Et togs kørsel over én kilometer. Udtryk der anvendes til opgørelse af togproduktionen på en togafgang, i et givet togsystem, på en given banestrækning og/eller et nærmere defineret tidsrum.
Tognummer	Identifikationen af hver enkelt togafgang, f.eks. i tjenestekøreplanen. Betegnelsen er identisk med "Togafgang"
Togproduktion	Udtryk der anvendes i forbindelse med opgørelse af den samlede kørsel på en togafgang, i et togsystem, på en given banestrækning og/eller et nærmere defineret tidsrum. Kan bl.a. opgøres i tog-km, togminutter og togsæt-km.
Togsystem	En betegnelse for en samlet række af togafgange, der i et nærmere angivet tidsrum af døgnet ifølge køreplanen, kører i et fast ensartet mønster med hensyn til betjeningsfrekvens og standsningsmønster.
Togtrafik Planlagt	Togtrafik planlagt er antal togankomster på registreringsstationerne ifølge normalkøreplanen eller rettidigt varslede særkøreplaner.
Trafikal beredskabsplan	Planer for håndtering af en række forudsigelige driftsforstyrrelser; udarbejdes af operatøren i samarbejde med bl.a. Banedanmark, normalt i tilslutning til en konkret køreplan og evt. en særkøreplan



TRAP-tal	Togpersonalets Rapportering af Passagertal, som normalt foretages for hver enkelt togafgangs maksimale passagerbelægning på strækningsafsnitene
Tredjepart	Enhver part, udover operatøren og Trafikstyrelsen, som operatøren skal samarbejde med
Underleverandør	Ved underleverandør forstås generelt, at en anden end operatøren leverer en del af den udbudte ydelse i operatørens navn.
Tilskud	Den betaling, der i den givne periode kommer til udbetaling til Operatøren på baggrund af priser Operatøren har angivet i bilag 13.
Værkstedreserve	Rullende materiel, som midlertidigt er taget ud af drift med henblik på vedligeholdelse

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Definitioner**

## **Bilag 2**

# **Trafik**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Den trafikale ydelse</b>	<b>5</b>
2.1	Den trafikale ydelse, jf. appendiks 2.1	6
2.2	Fri trafik	7
<b>3</b>	<b>Optioner</b>	<b>8</b>
3.1	Option A. Supplerende trafikering Århus – Viborg	8
3.2	Option B. Trafikering Tønder – Niebüll; gennemgående tog Esbjerg – Niebüll	8
3.3	Option C. Trafikering Tønder – Niebüll; gennemgående tog Esbjerg – Niebüll. Supplerende trafikering Tønder - Niebüll	8
3.4	Option D 1. Totimersfrekvens på danske strækninger	9
3.5	Option D 2. Totimersfrekvens Tønder - Niebüll	9
3.6	Option E. Ændringer i trafikomfanget	9
<b>4</b>	<b>Køreplanlægning og omløbsplanlægning</b>	<b>10</b>
4.1	Trafikstyrelsens krav til kommende køreplanperioder	10
4.2	Krav til betjeningsomfanget fra driftsstart ved køreplansskiftet 2010/11	10
4.2.1	Frekvens og standsningsmønster	10
4.3	Normalkøreplan	10
4.4	Omløbsplanlægning	11
4.4.1	Omløbsplaner	11
4.4.2	Disponering af materiel	11
4.5	Høring og samarbejde	12
4.5.1	Samarbejde med andre parter om køreplanlægning	12
4.5.2	Høring af kommuner mv.	12
4.6	Samarbejde med repræsentanter for passagererne	12
<b>5</b>	<b>Afvielser fra normalkøreplanen</b>	<b>14</b>
5.1	Særkøreplaner	14
5.1.1	Generelt	14
5.1.2	Planlægning af særkøreplaner	14
5.1.3	Evaluering af særkøreplaner og erstatningstransport	14
5.2	Beredskabsplaner ved akut opståede uforudsete hændelser	14
5.2.1	Generelt	14
5.2.2	Evaluering og revision af beredskabsplaner og erstatningstransport	16
<b>6</b>	<b>Belægningskriterier og passagertællinger</b>	<b>17</b>
6.1	Kapacitet og gennemførelse af passagertællinger	17
6.1.1	Krav til database over den gennemførte togproduktion	17
6.1.2	Krav til passagertællinger	17
6.1.3	Automatisk tællesystem:	18
6.1.4	Sammenhæng til Operatørens opgørelse af belægningsprocenter	18
6.2	Belægningskriterier	19
6.2.1	Belægningskriterier på togafgange	19

**Appendiks 2.1**

Trafikeringsomfang, basis

**Appendiks 2.2**

Trafikeringsomfang, optioner

**Appendiks 2.3**

Køreplanlægningsprincipper

# 1 Indledning

Dette bilag fastlægger kravene til den trafikale ydelse for den udbudte trafik.

Den trafikale ydelse er defineret af betjeningsomfang, køreplanlægning, belægningskriterier mm.

Bilaget beskriver endvidere krav til samarbejde med og høring af andre parter i forbindelse med køreplanlægning mv.

## 2 Den trafikale ydelse

2.1. Operatøren skal levere den trafikale ydelse, der er beskrevet i Kontrakten. Operatøren skal betjene følgende strækninger:

- Århus – Viborg
- Viborg – Skive
- Skive – Struer
- Thisted - Struer
- Struer - Skjern
- Århus – Skanderborg
- Skanderborg – Silkeborg - Herning
- Herning – Skjern
- Skjern – Varde
- Varde – Esbjerg
- Esbjerg - Ribe
- Ribe – Tønder

2.2. Det samlede omfang af trafikken (ekskl. optioner) udgør mindst 7,5 millioner togkilometer pr. år. Trafikeringsomfanget omhandler alene togtrafik, som omfatter passagertransport og dermed ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted eller placeringskørsel. I forhold til den planlagte produktion kan den faktiske produktion reduceres med op til ½ % som følge af rettidigt og urettidigt varslede aflyste tog. Såfremt Operatøren pr. år ikke har leveret den pligtige togkm-produktion - med de ovennævnte, mulige korrektioner – reguleres vederlaget forholdsmæssigt.

Hvad angår DSBs forpligtigelse til og omfang af kørsel på de strækninger, som er omfattet af dette udbud, henvises til "Kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB om fjern – og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014". Kontrakten kan ses på Transportministeriets hjemmeside: [www.trm.dk](http://www.trm.dk)

Udvalgte baggrundsoplysninger kan ses i øvrigt datarum, og omfatter:

- Kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB 2005-2014
- Dilax-tal 2007 (automatiske passagertællinger på de udbudte strækninger)
- Ksm-tal (manuelle tællinger på de udbudte strækninger)
- K08 køreplan (gældende køreplan for de udbudte strækninger)
- Kvartalsrapporter fra nuværende operatør til Trafikstyrelsen
- Vesttælling 2005 og 2006.
- Passagerfremskrivninger på de udbudte strækninger.

Trafikstyrelsen har i det i øvrige datarum fremlagt historiske passagertal for den udbudte trafik.

Tilbudsgiver er selv ansvarlig for og bærer selv risikoen for fremskrivninger af dette materiale, herunder udarbejdelse af passager- og indtægtsprognoser, til brug for tilbudsgivers tilbudsafgivelse mv.

Der er anvendt regressionsanalyse med udgangspunkt i den historiske udvikling i rejsetallet i perioden 1999 – 2005 ved beregning af passagerfremskrivningerne. Disse fremskrivninger er alene fremlagt i datarummet til **inspiration for tilbudsgivers udarbejdelse af egne fremskrivninger**. Trafikstyrelsen opfordrer tilbudsgiver til at lave sine egne fremskrivninger, og Trafikstyrelsen understreger, at fremskrivningerne ikke er fremlagt med henblik på, at tilbudsgiver baserer sin tilbudsafgivelse på disse, at det er tilbudsgivers risiko, hvis tilbudsgiver – i strid med Trafikstyrelsens opfordring – baserer sin tilbudsafgivelse på fremskrivningerne, og at tilbudsgivers forudsætninger ved udarbejdelse af tilbud er tilbudsgivers egen risiko. Selvom det måtte vise sig, at de faktiske passagertal er anderledes end skønnet i Trafikstyrelsens fremskrivninger, vil operatøren således ikke kunne gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i den anledning. Der henvises endvidere til hovedkontraktens pkt. 6.5.3.

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

## **2.1 Den trafikale ydelse, jf. appendiks 2.1**

- 2.3. Operatøren har ansvaret for planlægning, drift og markedsføring af offentlig servicetrafik med tog på følgende strækninger:
- 2.4. Århus – Viborg omfattende standsningsstederne:  
Århus H, Hinnerup, Hadsten, Langå, Ulstrup, Bjerringbro, Rødkærsbro, Viborg.
- 2.5. Viborg – Skive omfattende standsningsstederne:  
Viborg, Stoholm, Højslev, Skive.
- 2.6. Skive – Struer omfattende standsningsstederne:  
Skive, Vinderup, Struer
- 2.7. Thisted – Struer, omfattende standsningsstederne:  
Thisted, Sjørring, Snedsted, Hørdum, Bedsted Thy, Hurup Thy, Ydby, Lyngs, Hvidbjerg, Uglev, Odde Sund Nord, Humlum, Struer.
- 2.8. Struer – Skjern, omfattende standsningsstederne:  
Struer, Hjerm, Holstebro, Bur, Vemb, Ulfborg, Tim, Hee, Ringkøbing, Lem, Skjern
- 2.9. Århus – Skanderborg omfattende standsningsstederne:  
Århus H, Viby Jylland, Hørning, Skanderborg.
- 2.10. Skanderborg – Silkeborg – Herning omfattende standsningsstederne:  
Skanderborg, Alken, Ry, Laven, Svejbæk, Silkeborg, Engesvang, Bording, Ikast, Hammerum, Birk Centerpark, Herning.
- 2.11. Herning – Skjern omfattende standsningsstederne:  
Herning, Herning Messecenter, Studsgård, Troldhede, Kibæk Borris, Skjern.
- 2.12. Skjern – Varde omfattende standsningsstederne:  
Skjern, Tarm, Ølgod, Gårde, Tistrup, Sig, Varde Nord, Varde.



- 2.13. Varde – Esbjerg omfattende standsningsstederne:  
Varde, Varde Kaserne, Guldager, Gjesing, Spangsbjerg, Esbjerg.
- 2.14. Esbjerg – Ribe omfattende standsningsstederne:  
Esbjerg, Tjæreborg, Bramming, Sejstrup, Gredstedbro, Ribe Nørremark, Ribe.
- 2.15. Ribe – Tønder omfattende standsningsstederne:  
Ribe, Hviding, Rejsby, Brøns, Skærbæk, Døstrup Sønderjylland, Bredebro, Visby, Tønder Nord, Tønder.
- 2.16. Der kan ikke ændres på betjeningen af standsningsstederne uden forudgående aftale med Trafikstyrelsen. Sådanne ændringer fastlægges i tillægskontrakter, jf. Hovedkontraktens pkt. 1.4.
- 2.17. Trafikstyrelsen accepterer, at der kan ske samdrift med den nærværende trafik og betjeningen af Vestbanen,.

## 2.2 Fri trafik

- 2.18. Operatøren kan gennemføre kørsel på andre strækninger end de, der er omfattet af kontrakten, som fri trafik.  
Gennemførelse af fri trafik sker på Operatørens egen regning og risiko.
- 2.19. Operatøren må tåle, at andre operatører gennemfører fri trafik på de udbudte strækninger.

## 3 Optioner

Trafikstyrelsen kan i kontraktperioden regulere trafikomfanget og/eller kalde én eller flere af optionerne A – E.

Tilbudsgiver skal afgive et pristilbud for hver af nedenstående optioner (A – E), jf. Bilag 13

### 3.1 Option A. Supplerende trafikering Århus – Viborg

- 2.20. Udfyldende trafik på delstrækningen Århus – Viborg i tiden mandag – fredag i timerne 10-13. Fire afgang i hver retning.
- 2.21. Betjeningsomfanget fremgår af appendiks 2.2 (Option A).
- 2.22. Optionen kan kaldes gennem hele kontraktperioden. Operatøren er forpligtet til at udføre trafikken fra førstkommende køreplanskifte, hvis optionen er kaldt med et varsel på mindst 12 måneder.

### 3.2 Option B. Trafikering Tønder – Niebüll; gennemgående tog Esbjerg - Niebüll

- 2.23. Udvidelse af Esbjerg – Ribe – Tønder-systemet til/fra Niebüll på udvalgte afgang. Tog mellem Tønder og Niebüll skal være gennemgående til/fra Esbjerg. Alle standsningssteder på tysk strækning (aktuelt Uphusum, Süderlügum og Niebüll) skal betjenes med alle tog.
- 2.24. Betjeningsomfanget fremgår af appendiks 2.2 (Option B).
- 2.25. Trafikstyrelsen kan forlange skift mellem option B og option C i hele kontraktperioden, forudsat at option B eller option C er kaldt indenfor 12 måneder efter indgåelse af hovedkontrakten. Skiftet mellem option B og option C skal varsles senest 12 måneder før et køreplanskifte.

### 3.3 Option C. Trafikering Tønder – Niebüll; gennemgående tog Esbjerg – Niebüll. Supplerende trafikering Tønder - Niebüll

- 2.26. Udvidelse af Esbjerg – Ribe – Tønder-systemet til/fra Niebüll. De i appendiks 2.2 option C nævnte tog køres, hvis optionen kaldes. Tog mellem Niebüll og Tønder skal være gennemgående til/fra Esbjerg. Alle standsningssteder på tysk strækning (aktuelt Uphusum, Süderlügum og Niebüll) skal betjenes med alle tog.
- 2.27. Betjeningsomfanget fremgår af appendiks 2.2 (Option C).
- 2.28. Trafikstyrelsen kan forlange skift mellem option B og option C i hele kontraktperioden, forudsat at option B eller option C er kaldt inden for 12 måneder efter indgåelse af hovedkontrakten. Skiftet mellem option B og option C skal varsles senest 12 måneder før et køreplanskifte.

### 3.4 Option D 1. Totimersfrekvens på danske strækninger

- 2.29. Udfyldende trafik på strækningerne Skive – Struer, Thisted – Struer, Ribe – Tønder. Tiden mellem to togafgange må ikke overskride 120 minutter på noget sted på de udbudte strækninger inden for driftsdøgnet.
- 2.30. Betjeningsomfanget fremgår af appendiks 2.2 (Option D 1). Kaldes optionen, træder betjeningsomfanget jf. appendiks 2.2 i stedet for appendiks 2.1 for de strækninger optionen omhandler.
- 2.31. Optionen kan kaldes gennem hele kontraktperioden. Operatøren er forpligtet til at udføre trafikken fra førstkommende køreplanskifte, hvis optionen er kaldt med et varsel på mindst 12 måneder.

### 3.5 Option D 2. Totimersfrekvens Tønder - Niebüll

- 2.32. Udfyldende trafik på strækningen Tønder – Niebüll. Tiden mellem to togafgange må ikke overskride 120 minutter på noget sted på de udbudte strækninger indenfor driftsdøgnet.
- 2.33. Betjeningsomfanget fremgår af appendiks 2.2 (Option D 2).
- 2.34. Optionen kan kun kaldes, såfremt option C er kaldt.
- 2.35. Optionen kan kaldes gennem hele kontraktperioden. Operatøren er forpligtet til at udføre trafikken fra førstkommende køreplanskifte, hvis optionen er kaldt med et varsel på mindst 12 måneder.

### 3.6 Option E. Ændringer i trafikomfanget

- 2.36. Trafikstyrelsen kan inden for kontraktperioden med 12 måneders varsel til et køreplansskifte, kræve en regulering af trafikomfanget på mellem -5 % og +10 %. Reguleringen sker i forhold til det årlige trafikomfang ved driftsstart inklusive eventuelle optioner (målt i togkilometer).
- 2.37. Trafikstyrelsen kan – uafhængigt af øvrige kaldte optioner – kræve trafikeringsomfanget reguleret.
- 2.38. Ændringer i trafikomfanget kan ske enten i myldretiden som er perioden ma. – fr. kl. 06.30 – 09.00, eller i øvrig tid.
- 2.39. Trafikstyrelsen kan ved brug af optionen fastlægge, på hvilke strækninger, efter hvilket standsningsmønster og i hvilke tidsrum trafikomfanget skal reguleres.

## 4 Køreplanlægning og omløbsplanlægning

### 4.1 Trafikstyrelsens krav til kommende køreplanperioder

- 2.40. Operatøren skal udarbejde køreplan for alle køreplanperioder i Kontraktens løbetid. Køreplanerne skal overholde trafikeringsomfanget, jf. betjeningsoversigten i appendiks 2.1, de kaldte optioner i appendiks 2.2 og køreplanlægningsprincipperne i appendiks 2.3. Trafikstyrelsen kan med varsel på 6 måneder før et køreplansskifte kræve, at nye standsningssteder betjenes.
- 2.41. Operatøren skal i sine køreplanforslag tage hensyn til passagerernes behov (tilslutning, betjening i forbindelse med arbejds- og uddannelsestrafik).
- 2.42. Operatøren skal følge den af Banedanmark beskrevne procedure for kapacitetstildeling, som fremgår af Banedanmarks til enhver tid gældende Netreddegørelse.
- 2.43. Operatøren skal forelægge køreplan for Trafikstyrelsen med henblik på dokumentation af trafikeringsomfanget.
- 2.44. Operatøren kan fremsætte begrundede forslag til køreplaner, der afviger fra appendiks 2.1. og appendiks 2.2, og sådanne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

### 4.2 Krav til betjeningsomfanget fra driftsstart ved køreplansskiftet 2010/11

#### 4.2.1 Frekvens og standsningsmønster

- 2.45. Trafikbetjeningen skal i alle køreplansperioder udføres med overholdelse af den betjeningsfrekvens og det standsningsmønster, der er vist i betjeningsoversigten ("priknotat") i appendiks 2.1 samt appendiks 2.2, i det omfang én eller flere optioner er kaldt. Den første køreplanperiode starter ved driftsstart i henhold til Hovedkontrakten.

### 4.3 Normalkøreplan

- 2.46. Operatørens løsningsforslag til normalkøreplan skal tilgodese kundernes behov og lokale hensyn. Yderligere skal Operatøren begrunde eventuelle afvigelser i forhold til appendiks 2.1 og appendiks 2.2.  
  
For at sikre direkte forbindelser uden togskitte og sammenhængen med det landsdækkende IC-trafiksystem, kører DSB i henhold til kontrakt med Transportministeriet, gennemgående tog København – Langå – Struer og omvendt, samt København – Herning - Struer – Thisted og omvendt. DSB kører 2 daglige togpar på de to nævnte strækninger.
- 2.47. DSBs tog på de udbudte strækninger kan indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen. Betjeningsomfanget, som defineret i appendiks 2.1 og 2.2, omfatter således DSBs tog på de udbudte strækninger. De omhandlede strækninger er følgende: Århus - Langå – Struer og Struer - Thisted.
- 2.48. Operatøren fastlægger efter forhandling med DSB, hvordan DSBs tog på de delte strækninger skal placeres i køreplanen, således at Operatørens og DSBs trafik tilgodeser flest passagereres behov.
- 2.49. Operatøren skal med hensyn til planlægning sikre gode korrespondancer til øvrig kollektiv trafik.

- 2.50. Ved disponeringen af de pligtige togkilometre (mindst 7,5 mio. togkm./år) skal Operatøren opfylde minimumsbetjeningen og tilgodese betjeningen af flest mulige passagerer.

- 2.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud fremkomme med et forslag til køreplan i henhold til betjeningsomfang og standsningsmønster, som angivet i appendiks 2.1, appendiks 2.2 og appendiks 2.3

Følgende krav er knyttet til forslaget:

Krav til frekvens og standsningsmønster som beskrevet i appendiks 2.1, appendiks 2.2 og appendiks 2.3 skal være opfyldt.

Køreplanen omhandler alene togtrafik, som omfatter passagertransport og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted eller placeringskørsel.

Tilbudsgiver skal redegøre for fordele og ulemper ved køreplansforslaget. Herunder skal Tilbudsgiver særligt redegøre for fordele og ulemper når Tilbudsgiver benytter undtagelsesbestemmelserne i appendiks 2.1 og 2.2.

Der lægges ved evalueringen vægt på robusthed, rejsetid, tilpasning til kundernes behov (f.eks. tilpasset til møde- og gå-hjem-tider), korrespondance med Tilbudsgiverens tog indbyrdes samt korrespondance og eventuel samdrift med øvrig trafik. Til brug for vurderingen af den af tilbudsgiver tilbudte samdrift er det tilstrækkeligt med en hensigtserklæring om samdrift med samdriftspartneren.

## 4.4 Omløbsplanlægning

### 4.4.1 Omløbsplaner

- 2.51. Operatøren skal i kontraktperioden løbende tilsende Trafikstyrelsen den til enhver tid gældende omløbsplan for trafikken, samt fremtidige planer herfor, herunder i forbindelse med forelæggelse af de årlige køreplanforslag.

### 4.4.2 Disponering af materiel

- 2.52. I det omfang der anvendes B-materiel, jf. Bilag 3, pkt. 3.3, gælder følgende:

1. Der skal planlægges med, at A-materiel trafikerer alle udbuddets strækninger.
2. Driften skal planlægges gennemført med alt disponibelt A-materiel, før der indsættes B-materiel.

Trafikken på lørdage og søndage skal planlægges kørt udelukkende med A-materiel.

- 2.B Tilbudsgiver skal aflevere omløbsplaner for hhv. hverdag, lørdag og søndag, som omfatter den trafikale ydelse inklusive trafikken omfattet af optionerne A – D 2.

Tilbudsgiver skal levere et komplet sæt omløbsplaner for den foreslåede køreplan (tilbudstekst 2.A). Heraf skal hændelser fremgå - hvordan alle togsæt påtænkes anvendt, herunder opformering, planlagte værkstedsophold, eventuelle driftsreserver og værkstedsreserver.

Evalueringen vil omfatte hændelser - vendetider, driftsreserver, op- og nedformeringer og planlægningen af omløb, herunder særligt i forbindelse med Århus H.

Trafikstyrelsen vil lægge vægt på omløbsplanernes robusthed samt på den faglige kvalitet af de fremlagte omløbsplaner, dvs. om de må anses for at være direkte "klar til drift".

## 4.5 Høring og samarbejde

### 4.5.1 Samarbejde med andre parter om køreplanlægning

- 2.53. Operatøren skal deltage i relevant samarbejde med andre parter i relation til køreplanlægning. Dette indebærer, at der skal samarbejdes om køreplanlægningen med infrastrukturforvaltere samt tog- og trafikselskaberne i områderne, der betjenes.
- 2.54. Operatøren skal sammen med de øvrige parter sikre en tæt og god koordinering mellem operatørernes planer og overvejelser, til gavn for passagerne i det samlede kollektive trafiksystem og med henblik på, at de trafikale ændringer koordineres tidsmæssigt i forhold til implementering og for at sikre gode muligheder for omstigning for passagererne.
- 2.55. Operatøren skal i den forbindelse orientere øvrige samarbejdsparter om Operatørens og Trafikstyrelsens overvejelser og planer om eventuelle større køreplanændringer tidligst muligt, og senest ca. 10 måneder før planlagt ikrafttræden.
- 2.56. Operatøren skal fremsende udkast til køreplanændringer til de frister, der til enhver tid er aftalt i regi af Bus & Tog Samarbejdet eller med de enkelte trafikselskaber og øvrige operatører. Operatøren skal fremsende forslag til køreplan for den kommende køreplanperiode til Trafikstyrelsen senest 9 måneder før køreplansskiftets ikrafttræden og en af infrastrukturforvalteren godkendt køreplan for den kommende køreplanperiode senest 3 måneder før køreplansskiftet.

### 4.5.2 Høring af kommuner mv.

- 2.57. I forbindelse med kommende ændringer i køreplanen eller andre væsentlige spørgsmål og ændringer vedrørende nærværende trafikopgave er Operatøren forpligtet til at gennemføre høring af relevante kommuner samt andre relevante interessenter langs strækningerne, som Operatøren betjener. Høring af kommunerne skal ske efter aftale med eller i samarbejde med ovennævnte samarbejdsparter.
- 2.58. Høringen skal omfatte skriftlig information, og eventuelt afholdelse af orienteringsmøde. Operatøren skal som minimum redegøre for baggrunden for køreplanændringerne samt redegøre for forslaget forventede effekter for passagererne.
- 2.59. Ved høringen i forbindelse med køreplanændringer skal Operatøren tilrettelægge processen således, at der gives en frist på mindst en måned til at afgive bemærkninger. Operatøren skal søge at imødekomme ønsker om en sammenhængende kollektiv trafik.

## 4.6 Samarbejde med repræsentanter for passagererne

- 2.60. Operatøren skal samarbejde med repræsentanter for togpassagererne, f.eks. pendlergrupper eller pendlerrepræsentanter. Samarbejdet skal indebære, at repræsentanter for togpassagererne modtager relevant information fra Operatøren, og at

Operatøren opsamler synspunkter og forslag om service og togbetjening på den strækning Operatøren betjener.

- 2.61. I forbindelse med ændringer af køreplanen er Operatøren endvidere forpligtet til at gennemføre en høring af repræsentanter for togpassererne.

## 5 Afvigelse fra normalkøreplanen

### 5.1 Særkøreplaner

#### 5.1.1 Generelt

- 2.62. Operatøren skal tåle de af infrastrukturforvalteren varslede infrastrukturarbejder.
- 2.63. I tilfælde af på forhånd kendte infrastrukturarbejder eller andre på forhånd kendte forhold, der medfører, at normalkøreplanen ikke kan gennemføres i fuldt omfang, skal Operatøren udarbejde en særkøreplan for togdriften i samarbejde med infrastrukturforvalteren.
- 2.64. Særkøreplaner skal sikre den mindst mulige gene for passagererne. Særkøreplanen skal sikre den samme betjening som normalkøreplanen. Eventuel busbetjening nødvendiggjort af spor-/strækningsspærring skal have samme omfang som normalkøreplanen. Trafikering udført med ekstraordinære togbusser indgår i Operatørens togkm-produktion.
- 2.65. Særkøreplaner skal offentliggøres senest 7 dage før ikrafttræden. Som minimum skal særkøreplaner offentliggøres på Operatørens hjemmeside og gennem opslag i tog og på stationer.

#### *Beregning af bod-bonus for rettidighed i forbindelse med særkøreplaner*

Bod-bonus for rettidighed, herunder særskilt bod for aflysninger, i forbindelse med overholdelse af en særkøreplan beregnes som beskrevet i bilag 8, pkt. 2.4.2.

#### 5.1.2 Planlægning af særkøreplaner

- 2.66. Det er Operatørens ansvar at planlægge og iværksætte erstatningstransport.
- 2.67. Operatøren skal dække udgifterne til erstatningstransport, uanset årsagen til ændringen i normalkøreplanen.

#### 5.1.3 Evaluering af særkøreplaner og erstatningstransport

- 2.68. Operatøren skal evaluere effekten af iværksættelse af særkøreplaner, herunder erstatningstransport. Operatøren skal desuden efter gennemførelse af en særkøreplan redegøre herfor til Trafikstyrelsen som led i førstkommende månedlige rapportering, jf. bilag 11.

### 5.2 Beredskabsplaner ved akut opståede uforudsete hændelser

- 2.69. Operatøren skal have en beredskabsplan, som skal opdateres for hver køreplansperiode i kontraktens løbetid.

#### 5.2.1 Generelt

- 2.70. I tilfælde af akut opståede og uforudsete hændelser, der uanset årsag medfører at Operatørens normalkøreplan eller særkøreplan ikke kan gennemføres, skal Operatøren i samarbejde med relevante parter iværksætte den trafikale beredskabsplan, der i det givne tilfælde vil give den bedste betjening af flest mulige passagerer.



- 2.71. Operatøren skal i forberedelsesperioden udarbejde beredskabsplaner til brug ved forskellige typer af driftsforstyrrelser, i dialog med infrastrukturforvalteren og evt. trafikelskaber.

2.C Tilbudsgiver skal i tilbuddet beskrive, hvordan den trafikale kvalitet sikres, således at normal trafik hurtigt genoprettes ved driftsforstyrrelser, og således at forsinkelser og aflysninger i det hele taget begrænses mest muligt. Tilbudsgiver skal redegøre for:

- a. Tilbudsgiverens eget beredskab til sikring af den trafikale kvalitet, herunder organisationens generelle evne til at reagere ved driftsforstyrrelser og omfanget og placeringen af reserver i form af både materiel og personale.
- b. Eksempler på de væsentligste områder og situationer, som forventes omfattet af beredskabsplaner. Tilbuddet skal endvidere indeholde et konkret eksempel på en beredskabsplan.
- c. Tilbuddet skal indeholde Tilbudsgiverens beskrivelse af, hvordan der udføres erstatningstransport.

Ved evalueringen af tilbuddene vil der i forhold til litra a - c ovenfor blive lagt vægt på, om Tilbudsgiverens beredskab formodes at kunne sikre høj regularitet og hurtig genopretning efter forstyrrelser i trafikken. Herunder vil der blive lagt vægt på, om forslaget vil:

- sikre hurtig indsættelse af erstatningstransport
- sikre opretholdelsen af den trafikale betjening på berørte relationer
- sikre kapacitet og rejsehastighed i den gennemførte erstatningstransport.

- 2.72. Operatørens forpligtelse til, i forbindelse med uforudsete hændelser, at tilbyde erstatningstransport indtræder, hvor passagererne ved akut opståede forsinkelser vil blive forsinket mere end 1 time eller mister dagens sidste forbindelse.

*Trafikafvikling ved manglende relevant beredskabsplan*

- 2.73. Såfremt der ikke foreligger en konkret trafikale beredskabsplan, som svarer til en aktuel driftsforstyrrelse, skal Operatøren aktivere det nødvendige beredskab til gennemførelse af togdrift, erstatningstransport eller en kombination heraf.

*Beredskabsplaners og akut beredskabs varighed*

- 2.74. Beredskabsplanen - hhv. det akut etablerede trafikale beredskab - skal afløses af normalkøreplanen eller en eventuel særkøreplan for togdriften hurtigst muligt, og så snart de akut opståede hændelser er overvundet.

*Samarbejde med andre parter*

- 2.75. Operatøren skal planlægge, iværksætte og gennemføre pågældende trafikale beredskabsplaner i samarbejde med infrastrukturforvalteren og evt. andre relevante parter.

### 5.2.2 Evaluering og revision af beredskabsplaner og erstatningstransport

#### *Evaluering*

- 2.76. Operatøren skal løbende evaluere effekten af iværksættelse af beredskabsplaner og erstatningstransport. Operatøren skal efterfølgende orientere Trafikstyrelsen om evalueringens resultat.
- 2.77. Operatøren kan erstatte togafgange med busbetjening ved infrastrukturarbejder, samt ved uforudsete afbrydelser af togtrafikken på grund af vejrlig, tekniske fejl, ulykker mv. Produktionen udført af ekstraordinære togbusser kan indgå i beregningen af Operatørens samlede togkilometerproduktion.

## 6 Belægningskriterier og passagertællinger

- 2.78. Operatøren skal overholde nedenstående krav til belægningsgrad og togstørrelser til brug for Operatørens dimensionering af togstørrelser for de enkelte togafgange og til udarbejdelse af omløbsplaner, herunder kapacitetstilpasninger.

### 6.1 Kapacitet og gennemførelse af passagertællinger

- 2.79. Hvis passagerudviklingen tilsiger det, skal nødvendige justeringer af kapaciteten gennemføres så hurtigt som muligt. Operatørens reaktionstid må dog ikke være længere end 2 måneder regnet fra det tidspunkt, hvor en opgørelse viser, at belægningskriteriet jf. pkt. 6.2 ikke kan opfyldes, og til kapaciteten på den konkrete togafgang justeres. Råder Operatøren ikke over det nødvendige togmateriel til at opfylde belægningskriteriet, skal han sammen med førstkommende månedsrapport fremlægge en handlingsplan for, hvordan og hvornår kravet kan opfyldes.

- 2.80. Operatøren skal sikre, at der til enhver tid er tilstrækkelig kapacitet til rådighed for udviklingen i passagemængden, jf. bilag 3, kapitel 2, afsnit 3.2.

#### 6.1.1 Krav til database over den gennemførte togproduktion

- 2.81. Operatøren skal hver måned levere oplysninger til Trafikstyrelsen om samtlige kørte tog på samtlige af månedens dage. Operatøren skal således levere en database over den realiserede køreplan, som i tilfælde af uregelmæssigheder kan afvige fra den planlagte.
- 2.82. I databasen angives, hvilken materieltype afgang er kørt med. Det skal fremgå, hvilke strækninger der er kørt (på stationsniveau), og ligeledes skal antallet af kørte togkilometer fremgå. Det skal være muligt at sortere data således, at strækningerne fremkommer i samme rækkefølge, som de er gennemkørt. Trafikstyrelsen skal godkende formatet for databasen.

#### 6.1.2 Krav til passagertællinger

- 2.83. Operatøren skal gennemføre passagertællinger på alle togafgange (tognumre) mindst én gang for hver ugedag (mandag, tirsdag, onsdag, torsdag, fredag, lørdag, søndag) hver måned pr. tællesnit.
- 2.84. Der skal tælles maksimalt passagertal pr. tog i følgende tællesnit:
- Thisted – Hurup Thy
  - Hurup Thy - Struer
  - Struer - Holstebro
  - Holstebro - Ringkøbing
  - Ringkøbing - Skjern
  - Skjern - Herning
  - Herning - Silkeborg
  - Silkeborg - Skanderborg

- Skanderborg - Århus
- Århus - Langå
- Langå – Viborg
- Viborg – Skive
- Skive – Struer
- Skjern - Varde
- Varde - Esbjerg
- Esbjerg – Bramming
- Bramming – Ribe
- Ribe – Tønder
- Tønder – Niebüll (hvis optionerne kaldes)
  - Operatøren skal inddrage stationerne Uphusum og Süderlügum i tællesnittet, i det omfang det kan ske uden væsentlige meromkostninger for operatøren (hvis optionerne kaldes). Trafikstyrelsen refunderer ikke evt. omkostninger hertil.

- 2.85. Passagertallene og dato og klokkeslæt (time, minut) for passagertællinger skal fremgå af databasen over togproduktionen.
- 2.86. Er et tællesnit for en given ugedag talt flere gange på en måned, medtages samtlige tællinger. Tællinger gennemført på en helligdag eller en anden dag, hvor der må forventes at være et for den pågældende måned afvigende passagertal, må ikke medregnes i de sædvanlige ugedagstællinger. Tællinger fra sådanne dage henregnes under helligdage.
- 2.87. I ovenstående passagertællinger kan der benyttes tal fra manuelle passagertællinger og tal fra de automatiske tællesystemer.

### **6.1.3 Automatisk tællesystem:**

- 2.88. Hvis der i et tog med automatisk tællesystem tælles flere afgangene end det der er angivet som minimumskrav i pkt. 6.1.2 skal Operatøren lade alle disse tællinger indgå i datamaterialet.
- 2.89. For passagertællinger som udføres med automatisk tællesystem, skal antal afstigere og påstigere fremgå for hver station og således ikke kun i de fastlagte tællesnit.
- 2.90. Det skal være muligt at sortere data således, at stationerne fremkommer i samme rækkefølge, som der er standset ved dem.
- 2.91. Dato og klokkeslæt (time, minut) skal fremgå ved hver standsning.

### **6.1.4 Sammenhæng til Operatørens opgørelse af belægningsprocenter**

- 2.92. Operatørens opgørelser af belægningsprocenter mv. skal kunne reproducere ud fra data i den leverede database.

Der henvises endvidere til bilag 7 for Operatørens deltagelse i Vesttælling, samt til bilag 11, appendiks 11.1 om krav til leverance af OD-matrice.

## 6.2 Belægningskriterier

- 2.93. For hver af de registrerede tællinger beregnes en belægningsprocent (passagerantal x 100% / antal siddepladser).
- 2.94. En gang månedligt skal Operatøren, jf. bilag 11, appendiks 11.1, rapportere den gennemsnitlige belægningsprocent (summen af registrerede belægningsprocenter divideret med antallet af registrerede belægningsprocenter) for hver enkelt togafgang (tognr) i normalkøreplanen og hver enkelt ugedag og tællesnit for sig på baggrund af registrerede tællinger i de seneste 3 hele måneder.
- 2.95. På grundlag af de gennemsnitlige belægningsprocenter for hvert tællesnit for hver togafgang (tognr) konstateres den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent (den største gennemsnitlige belægningsprocent i de tællesnit, som togafgangen gennemkører). Den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent skal overholde de belægningskriterier for den enkelte togafgang (tognr), som er anført nedenfor i pkt. 6.2.1. Belægningskriterierne skal være opfyldt for hver enkelt ugedag for sig i gennemsnit for de senest forløbne 3 kalendermåneder. Danske helligdage indgår i beregningen som søndage. Opgørelser af belægninger i forbindelse med særkøreplaner opgøres og rapporteres særskilt, jf. appendiks 11.1.

### 6.2.1 Belægningskriterier på togafgange

- 2.96. Operatøren skal overholde følgende belægningskriterier gældende for togafgange (tognumre) henholdsvis i og uden for myldretiderne:
- Myldretid: maksimal 90% gennemsnitlig belægningsprocent. Myldretidskriteriet gælder togafgange eller dele heraf, som ifølge køreplanen skal finde sted i tidsrummene mandag-fredag kl. 07.00 - 08.59 og kl. 15.00 - 17.59. Alle siddepladser inklusive klapsæder tæller med i siddepladskapaciteten, men eksklusiv siddepladser, hvortil der kræves tillæg, jf. bilag 7, pkt. 2.2.4.
  - Morgenmyldretid over korte strækninger: maks. 100% maksimal gennemsnitlig belægningsprocent over delstrækninger på højst 15 minutters køretid adskilt af mindst et stationsinterval. Køretiden bestemmes ud fra køreplanlagt stationsafgangstidspunkt til stationsankomsttidspunkt. Morgenmyldretidskriteriet gælder togafgange eller dele heraf, som ifølge køreplanen skal finde sted i tidsrummene mandag-fredag kl. 07.00 - 08.59. Alle siddepladser inklusive klapsæder tæller med i siddepladskapaciteten, men eksklusiv siddepladser, hvortil der kræves tillæg, jf. bilag 7, pkt. 2.2.4.
  - Ikke-myldretid: maksimalt 85% gennemsnitlig belægningsprocent. Ikke-myldretidskriteriet gælder alle øvrige togafgange eller dele heraf. Klapsæder samt siddepladser, hvortil der kræves tillæg, jf. bilag 7, pkt. 2.2.4. tæller ikke med i siddepladskapaciteten.
- 2.97. Overholdelsen af belægningskriteriet opgøres pr. ugedag på hver togafgang over en periode på 3 måneder. Den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent må for den enkelte togafgang ikke overskride 90 hhv. 85% i de i pkt. 6.1.2 nævnte tællesnit i perioden. Ved anvendelse af 100% maksimal gennemsnitlig belægningsprocent over korte strækninger i morgenmyldretiden skal belægningsprocenten opgøres i snit mellem alle stationer indenfor de tællesnit, hvor kriteriet benyttes.

- 2.D Tilbudsgiveren skal i sit tilbud beskrive, hvordan belægningskriterierne sikres overholdt. Tilbudsgiver skal beskrive, hvor hurtigt behovsjusteringer af kapaciteten på de enkelte afgang foregår, og hvordan fastlæggelsen af kapaciteten vil

tage hensyn til variationer.

Tilbudsgiveren skal i sit tilbud særligt fokusere på:

- hvordan tællinger gennemføres og rapporteres
- hvordan kapacitetsudnyttelsen overvåges
- organisatorisk placering af driftsansvar for kapacitetstilpasningen
- hvordan der skaffes den nødvendige kapacitet ved behov for opformeringer, f.eks. i form af reservekapacitet i eksisterende materielpark.
- reaktionstider fra konstateret overbelægning til tilpasning af togstørrelser

Ved evalueringen vil der blive lagt vægt på om der tilbydes et realistisk koncept for kapacitetstilpasning, baseret på retvisende tællinger og kapacitetsovervågning, reservekapacitet og reaktionstid.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 2  
Trafik**

## **Bilag 2**

### **Appendiks 2.1**

#### Trafikeringsomfang, basis

Marts 2009





## Appendiks 2.1, trafikeringsomfang, basis

Strækning	Ugedag	Antal tog pr. retning	Trafikering time																							
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
Skjern - Varde	Ma-Fr	16			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
	Lø	10			•		•		•		•		•		•		•		•		•		•			
	Sø	9					•		•		•		•		•		•		•		•		•			
Varde - Esbjerg	Ma-Fr	19			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		11				o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o	o		
	Lø	19			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Esbjerg - Ribe	Ma-Fr	19			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
		7				o	o	o					o	o	o	o										
	Lø	19			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
Ribe – Tønder	Ma-Fr	15				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Lø	9				•		•	§	•	§	•	§	•		•		•		•		•				
	Sø	8						•		•		•		•		•		•		•		•				

•	<p>Regionaltog, stop ved alle stationer.            Første afgang fra alle stationer skal være senest kl. 7.00 Ma-Lø og 9.00 Sø.            Sidste afgang skal være tidligst kl. 22.00, på strækningerne Århus-Viborg og Århus-Herning dog tidligst kl. 23.00.            Afstanden mellem togene skal være 60 minutter henholdsvis 120 minutter. Hvis særlige lokale forhold (f.eks. skolestart) taler for det, kan afstanden mellem togene ændres i enkelte timer. På strækningerne Skive – Struer, Struer – Thisted og Ribe – Tønder kan afstanden være større, <a href="#">dog maksimalt 180 minutter</a>.  <del>Et tog, der ifølge skemaet kører i time 21, kan køre fra nogle stationer i nabo-timen (time 20 eller 22).</del></p>
o	<p>Regionaltog, stop ved alle stationer            Afstanden mellem o og • skal som udgangspunkt være 30 minutter. Hvis hensynet til korrespondance med andre togsystemer taler for det eller begrænset banekapacitet kræver det, kan afstanden være 20-40 minutter.</p>
□	<p>Regionalløntog, standser kun i Skanderborg, Ry, Silkeborg, Ikast og Herning og kører som regionaltog Århus-Skanderborg.            Afstanden mellem togene skal være 60 minutter. Hvis særlige lokale forhold (f.eks. skolestart) taler for det, kan enkelte tog standse ved yderligere stationer og afstanden mellem togene øges eller mindskes tilsvarende.</p>
§	<p>Regionaltog, stop ved alle stationer.            I perioden ca. 1. juli – 15. september.</p>

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)*

**Bilag 2  
Appendiks 2.1**

## **Bilag 2**

### **Appendiks 2.2**

#### Trafikeringsomfang, optioner

Marts 2009

## Appendiks 2.2, trafikeringsomfang, optioner

Strækning	Ugedag	Antal tog pr. retning	Trafikering time																							
			3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
<b>Option A</b>																										
Århus – Viborg	Ma-Fr	4								0	0	0	0													
<b>Option B</b>																										
Tønder - Niebüll	Ma-Fr	10					•	•		•		•		•	•	•	•	•		•						
	Lø	7						•		•		•		•		•		•		•		•				
	Sø	6								•		•		•		•		•		•		•				
<b>Option C</b>																										
Tønder - Niebüll	Ma-Fr	15				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•				
	Lø	9				•		•	§	•	§	•	§	•		•		•		•		•				
	Sø	8						•		•		•		•		•		•		•		•				
<b>Option D 1</b>																										
Skive – Struer	Ma-Fr	17			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•			
	Lø	14			•		•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•		•		•			
	Sø	12					•		•		•		•		•		•		•		•		•			
Thisted – Struer	Ma-Fr	13			•	•	•		•		•		•		•		•		•		•		•			
	Lø	10			•		•		•		•		•		•		•		•		•		•			
	Sø	9					•		•		•		•		•		•		•		•		•			
Ribe – Tønder	Ma-Fr	16				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•			
	Lø	10			•		•		•	§	•	§	•	§	•		•		•		•		•			
	Sø	9					•		•		•		•		•		•		•		•		•			
<b>Option D 2</b>																										
Tønder Niebüll	Ma-Fr	16				•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•		•			
	Lø	10			•		•		•	§	•	§	•	§	•		•		•		•		•			
	Sø	9					•		•		•		•		•		•		•		•		•			

## Appendiks 2.2, trafikeringsomfang, optioner

•	Regionaltog, stop ved alle stationer. Første afgang fra alle stationer skal være senest kl. 7.00 Ma-Lø og 9.00 Sø. Sidste afgang skal være tidligst kl. 22.00, på strækningerne Århus-Viborg og Århus-Herning dog tidligst kl. 23.00. Afstanden mellem togene skal være 60 minutter henholdsvis 120 minutter. Hvis særlige lokale forhold (f.eks. skolestart) taler for det, kan afstanden mellem togene ændres i enkelte timer. Et tog, der ifølge skemaet kører i time 21, kan køre fra nogle stationer i nabetimen (time 20 eller 22).
o	Regionaltog, stop ved alle stationer Afstanden mellem o og • skal som udgangspunkt være 30 minutter. Hvis hensynet til korrespondance med andre togsystemer taler for det eller begrænset banekapacitet kræver det, kan afstanden være 20-40 minutter.
§	Regionaltog, stop ved alle stationer. I perioden ca. 1. juli – 15. september.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)*

**Bilag 2  
Appendiks 2.2**

# **Bilag 3**

## **Materiel**



# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Generelt vedrørende rullende materiel</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Krav til Operatørens rullende materiel</b>	<b>7</b>
3.1	Generelle krav til det rullende materiel	7
3.1.1	Type	7
3.1.2	Godkendelse af materiel	7
3.1.3	Togkontrol og radio	7
3.1.4	Ændringer af materiellet	8
3.2	Krav til rullende materiel med kvalitetsniveau A	8
3.2.1	Alder	8
3.2.2	Ind- og udstigningsforhold	8
3.2.3	Indretning	9
3.2.4	Toiletter og flexrum	9
3.2.5	Passagerkomfort	9
3.2.6	Informationssystemer	10
3.2.7	Miljøkrav	10
3.3	Krav til rullende materiel med kvalitetsniveau B	11
3.3.1	Ind- og udstigningsforhold	11
3.3.2	Indretning	11
3.3.3	Toiletter og flexrum	11
3.3.4	Passagerkomfort	12
3.3.5	Informationssystemer	12
3.3.6	Miljøkrav	12
3.3.7	Særskilte betingelser for udvalgte krav til A-materiel	12
<b>4</b>	<b>Vilkår for Operatørens leje af DSBs MR/MRD-togsæt</b>	<b>14</b>
4.1	Aftale om leje	14
4.2	Antal lejede togsæt	14
4.3	Lejeperiode	14
4.4	Vedligeholdelse og klargøring	14
4.5	Godkendelse af lejede togsæt	14
4.6	Opsigelse af lejeaftale med DSB	15
4.7	Pris for leje af DSB's togsæt	15
<b>5</b>	<b>Vedligehold og klargøring</b>	<b>16</b>
5.1	Vedligeholdelse	16
5.2	Klargøring	17
5.3	Graffiti og hærværk	17
<b>6</b>	<b>Vedligeholdelsesfaciliteter</b>	<b>19</b>
6.1	DSB's vedligeholdelsesfaciliteter	19
6.2	Hovedprincipper for leje	19
6.3	Lejeperiode	19
6.3.1	Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB	19
6.4	Ændring af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter	19
6.5	Pris for leje og benyttelse af DSB's vedligeholdelses-faciliteter	20
6.6	Moms	20

<b>7</b>	<b>Klargøringsfaciliteter</b>	<b>21</b>
7.1	DSB's klaringsfaciliteter	21
7.1.1	Adgang til opstillingsspor	22
7.2	Adgang til DSB's klaringsfaciliteter	22
7.2.1	Specielt om olieforsyning	22
7.3	Hovedprincipper for leje eller benyttelse	22
7.4	Leje- og benyttelsesperiode	22
7.4.1	Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB	22
7.5	Ændring af DSB's klaringsfaciliteter	23
7.6	Pris for leje og benyttelse af DSB's klaringsfaciliteter	23
7.7	Moms	23
<b>8</b>	<b>Option på udskiftning af materiel</b>	<b>24</b>

### **Appendiks 3.1**

Aftale om leje af MR/MRD-togsæt

### **Appendiks 3.2**

Aftale om leje af DSBs eftersynshal i Struer

### **Appendiks 3.3**

Aftale om hjulafdrejning i Århus

### **Appendiks 3.4**

Aftale om leje af vaskehal i Struer

### **Appendiks 3.5**

Aftale om leje af DSBs forsyningsanlæg i Struer

### **Appendiks 3.6**

Aftale om benyttelse af visse dele af DSB forsyningsanlæg i Esbjerg

### **Appendiks 3.7**

Aftale om benyttelse af DSBs vaskeanlæg i Esbjerg

### **Appendiks 3.8**

Aftale om benyttelse af visse dele af DSBs forsyningsanlæg i Århus

### **Appendiks 3.9**

Aftale om benyttelse af DSBs vaskehal i Århus

### **Appendiks 3.10**

Aftale om benyttelse af DSBs olieforsyningsanlæg

### **Appendiks 3.11**

Priser for leje og benyttelse

# 1 Indledning

Dette bilag oplister kravene til det rullende materiel, som anvendes i den udbudte togtrafik. I bilaget er desuden beskrevet Operatørens muligheder og betingelser for - dels at tilvejebringe det rullende materiel til trafikken – dels at vedligeholde og klargøre det rullende materiel.

Som appendiks til bilaget er dels vedlagt udkast til lejeaftaler for leje af DSBs MR togsæt samt til leje- og benyttelsesaftaler for DSB's vedligeholdelses- og klargørings-faciliteter samt endeligt en oversigt over de af Trafikstyrelsen godkendte priser for leje og benyttelse af DSBs MR materiel og øvrige faciliteter.

## 2 Generelt vedrørende rullende materiel

- 3.1. Operatøren er ansvarlig for at tilvejebringe alt det rullende materiel, der er behov for til opfyldelse af Kontrakten.
- 3.2. Det er Operatørens ansvar at der til enhver tid er tilstrækkeligt rullende materiel til at afvikle trafikken med opfyldelsen af de i Bilag 2, kapitel 6, angivne belægningskriterier - eksempelvis i forbindelse med stigende passagertal. Ved Operatørens materiel forstås materiel, som operatøren enten selv ejer, anskaffer, leaser, låner eller lejer inklusiv det i kapitel 4 nævnte materiel.
- 3.3. Der skal desuden være tilstrækkeligt rullende materiel til, at den samlede materielpark er robust i forhold til klargørings-, vedligeholdelses- og reparationsopgaverne for materiellet.

Krav til disponering af materiel findes i Bilag 2, pkt. 4.4.2.

- 3.4. **SU I:** Operatøren skal anvende materiel i kvalitetsniveau A i hele trafikken. Dog må der delvist benyttes materiel i kvalitetsniveau B i perioden op til 6 måneder efter driftsstart. Operatøren skal dog stadigvæk ved driftsstart indsætte materiel i kvalitetsniveau A, således at det omfatter mindst 2.800 siddeplader (ekskl. eventuelle klapsæder)

**SU II:** Operatøren skal anvende materiel i kvalitetsniveau A i trafikken således at dette samlet omfatter mindst 2.800 siddepladser (ekskl. eventuelle klapsæder). Materielbehov ud over dette kan udgøres af materiel i kvalitetsniveau B.

Hvis Trafikstyrelsen vælger det sideordnede udbud I, jf. tilbudsgrundlaget kapitel 4, pkt. 4.1.4. udgår i afsnit 3.4 teksten vedr. SU II. Hvis Trafikstyrelsen vælger det sideordnede udbud II bortfalder teksten vedr. SU I.

- 3.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive sin samlede løsning for indsættelse af materiel i hele kontraktperioden inkl. i en eventuel optionsperiode. Beskrivelsen skal som minimum omfatte:
- En angivelse af, hvilke typer af materiel, der indsættes i hvilken trafik og hvilke tidspunkter, herunder hvilke typer, som i henhold til kravene i kapitel 3, kan henregnes til kvalitetsniveau A henholdsvis B, og i hvilken udstrækning, der indgår lejede MR-MRD togsæt.
  - En oversigt over antallet af togsæt af hvert kvalitetsniveau A hhv. B med særlig angivelse af materiel til trafik samt til drifts- og værkstedsreserve (i absolutte styktal) samt forventninger til ændring heraf i kontraktperioden. Oversigten skal særligt beskrive, hvilket og hvor meget materiel, der vil blive indsat ved driftstart.
  - En redegørelse for, hvordan en evt. overdragelse af materiel fra nuværende operatør vil ske op til og ved begyndelsen af det første driftsdøgn, herunder hvordan tilbudsgiver vil sikre, at det rullende materiel ved første driftsdøgns begyndelse er driftsklart og placeret på udgangsstationerne.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om den samlede tilbudte løsning for indsættelse af materiel er realistisk og robust i forhold til levering af nyt materiel og/eller overdragelse af eksisterende materiel, og om den fornødne kapacitet hertil efter Trafikstyrelsens vurdering forventes at være til stede fra driftsstart samt under en eventuelt planlagt ombygningsperiode inden

for de første 6 måneder efter driftsstart. I SU I vil der endvidere blive lagt vægt på, hvor hurtigt efter driftsstart der alene benyttes A-materiel.

## 3 Krav til Operatørens rullende materiel

Kravene til Operatørens materiel er nedenfor opdelt i generelle krav gældende for alt rullende materiel, jf. pkt. 3.1 og særlige krav i 2 kvalitetsniveauer, A og B, jf. pkt. 3.2 henholdsvis pkt. 3.3.

### 3.1 Generelle krav til det rullende materiel

#### 3.1.1 Type

- 3.5. Det af Operatøren indsatte rullende materiel skal være selvkørende, dieseldrevne togsæt, hvert bestående af mindst 2 vognheder.
- 3.6. Hvert togsæt skal være udstyret med mindst 2 motorer, som hver især skal have en effekt, der gør togsættet i stand til at køre med fuld passagerlast ved hjælp af den ene motor alene.

#### 3.1.2 Godkendelse af materiel

- 3.7. Det påhviler Operatøren at opnå de nødvendige tilladelser og godkendelser af sit rullende materiel og at afholde alle omkostninger hertil – herunder eventuelle ændringer på materiellet.
- 3.8. Såfremt optionen for trafikering af Tønder – Niebüll, jf. Bilag 2, pkt. 3.2 og 3.3 udløses, skal Operatørens rullende materiel desuden være godkendt til kørsel i Tyskland på den pågældende strækning.

Inden Operatørens rullende materiel må anvendes til kørsel i Danmark, skal der udstedes ibrugtagningstilladelser af Trafikstyrelsen. For at opnå ibrugtagningstilladelser, skal der forinden være udstedt en overensstemmelseserklæring af Banedanmark, som bekræfter, at det rullende materiel rent teknisk er i stand til at køre på Banedanmarks strækninger.

#### 3.1.3 Togkontrol og radio

En godkendelse af det rullende materiel til kørsel kræver indbygning af dansk ATC-anlæg og togradiosystem.

Information og kravspecifikation vedrørende indbygning af ATC-anlæg og togradiosystem ydes af Banedanmark.

- 3.9. Udgiften til indbygning af ATC-anlæg og togradiosystem, herunder indkøb eller leje af udstyr samt myndighedsgodkendelse, afholdes af Operatøren og medregnes i togsættens indgangsværdi i henhold til Bilag 4.

LVS har meddelt Trafikstyrelsen, at der senest 3 måneder før driftstart vil være installeret ATC på strækningen fra den dansk-tyske grænse og til Niebüll

- 3.10. Udgifter til indkøb eller leje af evt. tysk togradiosystem skal ikke afholdes af Operatøren og skal således ikke medregnes i togsættens indgangsværdi i henhold til Bilag 4.

Information og kravspecifikation i relation til indbygning af tysk radiosystem ydes af LVS. Udgifter til installation og anskaffelse af tysk radiostation refunderes af LVS, i det omfang LVS på forhånd har accepteret det valgte radiosystem. Hvis LVS ikke accepterer det valgte radiosystem, har LVS ret til at vælge og købe et system efter samtykke fra Operatøren.

- UK-3.11. Der kan indenfor kontraktperioden blive behov for at udstyre togsættene med den fælleseuropæiske standard for togkontrolsystemer ETCS/ERTMS. De dokumenterede omkostninger til anskaffelse og udskiftning af dette udstyr vil efter særskilt aftale blive refunderet af Trafikstyrelsen.

Tilbudsgiver skal være opmærksom på, at omkostninger til anskaffelse og udskiftning af ETCS/ERTMS, jf. afsnit 3.12 ikke skal indregnes i tilbudet.

- 3.12. Operatøren skal i givet fald være indstillet på i løbet af kontraktperioden vederlagsfrit at undvære 1 togsæt i kortere perioder ad gangen med henblik på en løbende ombygning af operatørens togsæt til den nye standard ETCS/ERTMS. Kontraktens øvrige krav gælder uændret.

### 3.1.4 Ændringer af materiellet

- 3.13. Ændringer af materiellet, som følge af nye eller reviderede krav fra myndigheder, finansieres af Trafikstyrelsen efter skriftlig aftale med Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde. Operatøren stiller materiellet til rådighed for udførelse af sådanne ændringsopgaver efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde. I en sådan aftale tages der bl.a. stilling til, hvorvidt Operatørens belægningskriterier midlertidigt skal justeres som følge af, at tilrådighedstilførelsen bevirker, at belægningskriterierne i en længere periode ikke kan overholdes. Belægningskriterierne justeres alene, hvis der er enighed herom.
- 3.14. Ændringer af materiellet, som følge af Operatørens ønsker, finansieres af Operatøren selv.

## 3.2 Krav til rullende materiel med kvalitetsniveau A

### 3.2.1 Alder

- 3.15. Materiellet skal være nyere og materieltypen skal være gennemprøvet i drift. Ved nyere materiel forstås materiel, der ved driftsstart ikke er ældre end 9 år. For materiel der indsættes efter driftsstart gælder, at det ved indsættelse ikke må være ældre end 9 år plus perioden fra driftsstart til indsættelse.

Alderen for hvert enkelt togsæt (materielenhed) opgøres, som angivet i bilag 4, afsnit 4.35.

### 3.2.2 Ind- og udstigningsforhold

- 3.16. Alle dørpartier skal være udstyret med lysarmaturer, der sikrer en god belysning ved ind- og udstigning.
- 3.17. For at lette adgangen særligt for kørestolsbrugere, barnevogne og cykler skal mindst 1 dørparti have en døråbning på min. 120 cm, og have ind- og udstigning i niveau i forhold til en perronhøjde på 55 cm. Med døråbning menes her den mindste vandrette fri afstand, som er begrænset af eksempelvis dørforkanter, dørkarme eller andet udstyr i døråbningen, som begrænser den frie passage i hver side.
- 3.18. Hvert togsæt skal desuden være udstyret med en rampe eller lift til hjælp ved ind- og udstigning primært af kørestole på stationer, hvor der forekommer lavere perroner end 55 cm. Rampen skal være konstrueret på en måde, der gør kørestolsbrugere så selvhjulpne som muligt, og den skal kunne anvendes i dørpartiet med indstigning i niveau i forhold til perronhøjden på 55 cm.
- 3.19. Fra dørpartiet i hvert togsæt med indstigning i niveau i forhold til perronhøjden på 55 cm skal der være adgang i samme niveau, dels til en passagerafdeling med plads til kørestole, barnevogne og cykler, og dels til mindst 1 handicapvenligt toilet.

- 3.20. Dørlukning skal varsles med akustisk og visuelt signal i mindst 5 sekunder. Dørene skal automatisk lukke igen efter en indstillelig tid.

### 3.2.3 Indretning

- 3.21. Togsættene skal være indrettet med varmeanlæg eller aircondition- eller klimaanlæg der sikrer en behagelig temperatur, isolerende ruder overalt, udvendigt i vognkassen der sikrer mod kulde- og trækgener og effektiv solafskærmning i form af tonede ruder, senest 6 måneder efter driftsstart.
- 3.22. Der skal være fri gennemgang for passagerer mellem vogne i et togsæt.
- 3.23. Hvert togsæt skal ved hjælp af vægge og døre eller anden afskærmning være opdelt i mindst 3 passagersektioner.
- 3.24. Vægge og døre mellem sektioner i togsættet skal være forsynet med glaspartier, som giver mulighed for frit udsyn gennem togsættet.
- 3.25. Min. 40% af alle siddepladser (ekskl. klapsæder) skal være forsynet med separate 230 V el-stik.

### 3.2.4 Toiletter og flexrum

- 3.26. Toiletsystemerne skal være lukkede dvs. med opsamlingstank.
- 3.27. For materiel med op til 140 siddepladser pr. togsæt (inkl. klapsæder) gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicap-toiletter, samt antallet af flexrum der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole.

Tabel 1. Toiletter og flexrum

Siddepladser pr. togsæt		Min. antal toiletter	Heraf min. antal handicap-toiletter	Min. antal flexrum	Min. antal cykelpladser i flexrum*)
Fra og med	Til og med				
1	140	1	1	1	4

\*) skal også kunne benyttes til barnevogne, kørestole el. lign.

- 3.28. For materiel med 140 og flere siddepladser pr. togsæt (inkl. klapsæder) gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicap-toiletter, samt antallet af flexrum der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole.

Tabel 2. Toiletter og flexrum

Siddepladser pr. togsæt		Min. antal toiletter	Heraf min. antal handicap-toiletter	Min. antal flexrum	Min. antal cykelpladser i flexrum*)
Fra og med	Til og med				
140	250	2	1	1	8
251	-	3	2	2	12

\*) skal også kunne benyttes til barnevogne, kørestole el. lign.

### 3.2.5 Passagerkomfort

- 3.29. Samtlige passagerafdelinger skal være røgfri og togsættene skal være tydeligt afmærkede med, at rygning ikke er tilladt.



- 3.30. Togsættene skal tilbyde passagererne en behagelig siddekomfort gennem en god affjedring af vognkassen og i form af polstrede, ergonomiske sæder med stofbetræk. Kravet om ergonomiske sæder gælder dog ikke for klapsæderne.
- 3.31. Siddepladserne skal være nemme at rengøre og holde fri for graffiti.
- 3.32. Siddepladserne må maksimalt være arrangeret med 2 + 2 på tværs i vognen – svarende til 2 siddepladser på hver side af en midtergang.
- 3.33. Siddepladsbredden skal minimum være 450 mm (fraregnet evt. fastmonterede armlæn) og siddepladsinddelingen skal (målt øverst på ryglænets bagside) være mindst 1900 mm for sæder vendt imod hinanden og 900 mm for sæder i rækkeopstilling.
- 3.34. Alle siddepladser (excl. klapsæder) skal være indrettet med et bord, enten i form af et fast bord eller et klapbord, f.eks. monteret på bagsiden af det foranstående ryglæn.
- 3.35. Den indvendige belysning skal give passagererne et behageligt lys. Belysningen over siddepladserne (ekskl. klapsæder) skal i middel målt 80 cm over sædehøjde være mindst 250 Lux.
- 3.36. Løbeegenskaberne målt ved Ride Comfort Index Wz skal målt efter ISO 2631 eller tilsvarende være under 2,5. Dette gælder
- på lige spor fra 0 til max. hastighed
  - på hjul fra max. til min. mål af hjuldiameter
  - hastighed fra 0 km/t op til max. hastighed med max. manglende overhøjde
- Dokumentation for Wz tallet skal fremlægges på Trafikstyrelsens anmodning.

### 3.2.6 Informationssystemer

- 3.37. Hver passagersektion (jf. pkt. 3.2.3) skal være udstyret med audiovisuelle informationssystemer i form af højtaleranlæg og automatiske skilte, der som minimum løbende under kørslen skal kunne informere om næste station. Højtaleranlægget skal kunne gengive informationer fra føreren til ethvert tilkøbet togsæt.
- 3.38. Togsættene skal være udstyret med skilte både i front og på siden, der viser togets destination. Skiltene skal være belyste af lyskilder i togsættet og tydeligt læsbare udefra i en afstand på min. 10 m.
- 3.39. Togsættene skal være udstyret med et automatisk passagertællesystem med en dokumenteret usikkerhed på max. +/- 5% på passagertallet, senest 6 måneder efter driftsstart.

### 3.2.7 Miljøkrav

- 3.40. Dieselmotorer, der er sat i drift før januar 2006, skal være typegodkendt i henhold til EURO III ellers skal Operatøren kunne dokumentere at tilsvarende emissionsgrænser er opfyldt.
- 3.41. Dieselmotorer, der er sat i drift fra og med januar 2006, skal være typegodkendt i henhold til grænseværdierne i Stage III a jf. EU direktiv 97/68/EF med efterfølgende ændringer.
- 3.42. Dieselmotorer, der er sat i drift fra og med januar 2006, skal desuden leve op til et eller flere af kravene i Stage III B jf. EU direktiv 97/68/EF med efterfølgende ændringer.
- 3.43. Det rullende materiel må ved forbigørsel have et maksimalt støjniveau (L<sub>Amax</sub>) på 90 dB(A) i henhold til ISO 3095, eller tilsvarende.

### 3.3 Krav til rullende materiel med kvalitetsniveau B

#### 3.3.1 Ind- og udstigningsforhold

- 3.44. Af hensyn til kørestolsbrugere, barnevogne og cykler skal mindst 1 dørparti have en døråbning på min. 100 cm. Materiellet skal desuden være udstyret med en rampe eller lift til hjælp ved ind- og udstigning primært af kørestole. Rampen skal være konstrueret på en måde, der gør kørestolsbrugere så selvhjulpne som muligt.
- 3.45. Fra ovennævnte dørparti skal der være adgang i samme niveau dels til en afdeling med plads til kørestole og dels til et område til opstilling af barnevogne og cykler
- 3.46. Dørlukning skal varsles med akustisk og visuelt signal i mindst 5 sekunder.

#### 3.3.2 Indretning

- 3.47. Der skal være fri gennemgang for passagerer mellem vogne i et togsæt.
- 3.48. Hvert togsæt skal ved hjælp af vægge og døre eller anden afskærmning være opdelt i mindst 3 passagersektioner.
- 3.49. Døre mellem sektioner i togsættet skal være forsynet med glaspartier, som sikrer udsyn indenfor hver enkelt vogn.

#### 3.3.3 Toiletter og flexrum

- 3.50. Toiletsystemerne skal være lukkede dvs. med opsamlingstank.
- 3.51. For materiel med op til 140 siddepladser pr. togsæt (inkl. klapsæder) gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicaptoiletter, samt antallet af flexrum, der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole.

Tabel 3. Toiletter og flexrum

Siddepladser pr. togsæt		Min. antal toiletter	Heraf min. antal handicaptoiletter	Min. antal flexrum	Min. antal cykelpladser i flexrum*)
Fra og med	Til og med				
1	140	1	1	1	4

\*) skal også kunne benyttes til barnevogne, kørestole el. lign.

- 3.52. For materiel med 140 og flere siddepladser pr. togsæt (inkl. klapsæder) gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicaptoiletter, samt antallet af flexrum, der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole.

Tabel 4. Toiletter og flexrum

Siddepladser pr. togsæt		Min. antal toiletter	Heraf min. antal handicaptoiletter	Min. antal flexrum	Min. antal cykelpladser i flexrum*)
Fra og med	Til og med				
140	250	2	1	1	8
251	-	3	2	2	12

\*) skal også kunne benyttes til barnevogne, kørestole el. lign.

### 3.3.4 Passagerkomfort

- 3.53. Samtlige passagerafdelinger skal være røgfri og togsættene skal være tydeligt afmærkede med, at rygning ikke er tilladt.
- 3.54. Togsættene skal tilbyde passagererne en behagelig siddekomfort gennem en god affjedring af vognkassen og i form af polstrede sæder med stofbetræk.
- 3.55. Siddepladserne skal være nemme at rengøre og holde fri for graffiti.
- 3.56. Siddepladserne må maksimalt være arrangeret med 2 + 2 på tværs i vognen – svarende til 2 siddepladser på hver side af en midtergang.
- 3.57. Sædebredden skal minimum være 435 mm (fraregnet evt. fastmonterede armlæn) og siddepladsinddelingen skal (målt øverst på ryglænets bagside) være mindst 1750 mm for sæder vendt imod hinanden og 850 mm for sæder i rækkeopstilling.
- 3.58. Udfør siddepladser ved vinduer (excl. klapsæder) skal der være et bord, enten i form af et fast bord eller et klappbord, f.eks. monteret på bagsiden af det foranstående ryglæn.
- 3.59. Den indvendige belysning skal give passagererne et behageligt lys. Belysningen over siddepladserne (ekskl. klapsæder) skal målt 80 cm over sædehøjde i middel være mindst 200 Lux.

### 3.3.5 Informationssystemer

- 3.60. Hver togsæt skal være udstyret med informationssystemer i form af højttaleranlæg, som skal kunne gengive informationer fra føreren i ethvert tilkøbet togsæt.
- 3.61. Hvert togsæt skal være udstyret med skilte på siden, der viser togets destination. Skiltene skal være tydeligt læsbare udefra i en afstand på min. 10 m.

### 3.3.6 Miljøkrav

- 3.62. Togsættenes dieselmotorer skal opfylde den på tidspunktet for levering af togsættene eller en senere udskiftning af motorerne senest gældende EURO- eller Stage-norm for røgemissioner ellers skal Operatøren kunne dokumentere, at tilsvarende emissionsgrænser er opfyldt.

### 3.3.7 Særskilte betingelser for udvalgte krav til A-materiel

- 3.63. For A-materiel gælder, at kravene 3.21 og 3.39 skal være opfyldte snarest muligt efter driftsstart.

3.B Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive alle væsentlige forhold vedrørende type, indretning og kvalitet samt alder af sit rullende materiel som tilbydes under kvalitetsniveau A henholdsvis B.

Beskrivelsen skal derudover for hver materieltype indeholde en redegørelse for, hvordan og i hvilken udstrækning kravene til ind- og udstigningsforhold, indretning, toiletter og flexrum, passagerkomfort, informationssystemer og miljø bliver opfyldt.

Desuden skal der redegøres for, i hvilken udstrækning og hvornår materiellet eventuelt er blevet eller vil blive renoveret eller ombygget med henblik på opfyldelse af kravene. Redegørelsen skal omfatte en plan med tidsangivelser af en sådan renovering eller ombygning.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på opfyldelsen af de ovennævnte krav, tidspunkt for opfyldelse af kravene i forhold til driftsstart og af,

hvordan kravene opfyldes med vægt på kvaliteten af materiellet overfor passagerne og miljøet.

----- O -----

Tilbudsgiver skal i sit tilbud foretage en beskrivelse af det rullende materiel af kvalitetsniveau A, der tilbydes i option, jf. bilag 3, kapitel 8 svarende til den beskrivelse, som er krævet i henhold til nærværende tilbudstekst gældende for det rullende materiel af kvalitetsniveau A.

Herudover skal tilbudsgiver angive en plan for udskiftningen af materiellet, hvoraf indsættelsestidspunkterne (angivet med præcis dato) fremgår togsæt for togsæt. Planen skal baseres på den forudsætning, at Trafikstyrelsen bestiller optionen den 15. marts 2010, jf. bilag 3, pkt. 8. Forudsætningen er indsat for at give tilbudsgiver en fast dato at basere sit tilbud på, hvorved bemærkes, at den til brug for udbudsprocessen indsatte forudsætning ikke ændrer ved, at Trafikstyrelsen i henhold til Kontrakten kan bestille optionen indtil 1 år efter indgåelse af nærværende Kontrakt, jf. afsnit 3.94.

Ved evalueringen vil der blive lagt vægt på samme forhold som ovenfor nævnt i tilbudstekst 3.B. Endvidere har det betydning, at udskiftningen kan ske så hurtigt som muligt inden for perioden på 24 måneder efter driftstart.

## 4 Vilkår for Operatørens leje af DSBs MR/MRD-togsæt

- 3.64. Beskrivelse og hoveddata for togsættene fremgår af lejeaftalen i appendiks 3.1. Nedenfor informeres om lejeaftalens væsentligste bestemmelser vedrørende leje af DSBs MR/MDR-togsæt. Såfremt der måtte være modstrid mellem de nedenfor stændte anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastet i appendiks 3.1, har appendiks 3.1 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser, ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.
- 3.65. De angivne vilkår i appendiks 3.1 skal betragtes som en ret for Operatøren og dermed en pligt for DSB.

### 4.1 Aftale om leje

- 3.66. Aftale om leje af MR/MRD-togsæt indgås mellem Operatøren og DSB. Lejeaftalen fremgår af appendiks 3.1

### 4.2 Antal lejede togsæt

- 3.67. Operatøren kan leje indtil 15 MR-togsæt af DSB til udførelse af den udbudte togtrafik.

Herudover står det Operatøren frit at leje materiel af DSB, dersom særlig aftale herom kan opnås med DSB.

### 4.3 Lejeperiode

- 3.68. DSB's MR-togsæt kan lejes for en periode, som begynder ved driftsstart og maksimalt svarer til kontraktperioden inkl. en eventuel optionsperiode. Desuden kan 1 togsæt lejes i maksimalt 3 måneder i forberedelsesperioden før driftstart.

### 4.4 Vedligeholdelse og klargøring

- 3.69. Al vedligeholdelse af de lejede MR-togsæt påhviler Operatøren, som skal udføre vedligeholdelsen i henhold til de i lejeaftalen angivne vilkår. Operatøren bærer til enhver tid ansvaret for de lejede togsæts forskriftsmæssige vedligeholdelse. Pligten til vedligeholdelse gælder også eventuelt lejet specialværktøj og lejede reservekomponenter.
- 3.70. Den driftsmæssige klargøring af de af DSB lejede togsæt påhviler Operatøren, som frit kan anvende underleverandører til løsning af klargøringsopgaverne.

### 4.5 Godkendelse af lejede togsæt

- 3.71. Ansvar for at opretholde de bestående godkendelser påhviler i hele lejeperioden Operatøren.

#### **4.6 Opsigelse af lejeaftale med DSB**

- 3.72. Den af Operatøren indgåede aftale med DSB i henhold til appendiks 3.1 kan, uagtet opsigelsesbestemmelserne i denne, alene opsiges med Trafikstyrelsens forudgående skriftlige samtykke. Trafikstyrelsen vil ikke uden rimelig begrundelse kunne modsætte sig et ønske fra Operatøren om opsigelse af disse aftaler.

#### **4.7 Pris for leje af DSB's togsæt**

- 3.73. Priserne for leje af DSB's togsæt samt omløbsdele hertil er fastsat af Trafikstyrelsen og fremgår af appendiks 3.11.

## 5 Vedligehold og klargøring

- 3.74. Operatøren er ansvarlig for al vedligehold og klargøring af det rullende materiel og er herunder ansvarlig for organisering og aftaler med evt. underleverandører. Pligten til vedligeholdelse gælder også specialværktøj samt omløbsdele.
- 3.75. Vedligeholdelsen skal udføres således, at det rullende materiel, specialværktøj samt omløbsdele til enhver tid i kontraktperioden fremstår vel vedligeholdt og i samme stand, som ved overtagelsen, bortset fra almindeligt slid og ælde, som ikke kompenseres gennem vedligeholdelse i henhold til leverandørens/fabrikkens forskrifter herfor.

Med klargøring menes den daglige service af materiellet, som udføres før materiellet indsættes i drift, herunder rengøring, forsyning med forbrugsstoffer, tømning af affald samt udbedring af eventuelle skader og fejl, som ikke kræver et værkstedsbesøg.

Til løsning af disse opgaver har Operatøren mulighed for at leje eller benytte de vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter ejet af DSB, som fremgår af kapitel 6 og 7.

### 5.1 Vedligeholdelse

- 3.76. I forbindelse med Operatørens ansvar for vedligeholdelse og evt. reparation af det rullende materiel, der anvendes til nærværende trafikopgave, påhviler det Operatøren at disponere over og indregne tilstrækkeligt reservemateriel (værkstedesreserver) i sin planlægning.
- 3.77. For materiel, som er omfattet af bilag 4, afsnit 4.5, skal vedligeholdelsen udføres efter leverandørens (fabrikens) anvisninger. Operatøren skal løbende udfærdige dokumentation for udført vedligeholdelse og reparationer, herunder af hver enkelt arbejdsopgave af de enkelte eftersyn på en verificerbar måde. Denne dokumentation skal fremlægges i forbindelse med overdragelsesforretningen og Operatøren skal indestå for rigtigheden af denne, ligesom den på forlangende skal fremlægges for Trafikstyrelsen eller en af Trafikstyrelsen eller en af denne valgt sagkyndig person til kontrol.
- 3.78. Trafikstyrelsen har mulighed for at føre stikprøvekontrol med vedligeholdelsen af det i afsnit 3.77 nævnte materiel, herunder dokumentationen for udført vedligeholdelse. Trafikstyrelsen kan udpege en sagkyndig person til at udføre kontrollen på Trafikstyrelsens vegne.
- 3.79. Operatøren skal give uhindret adgang for Trafikstyrelsen hhv. den sagkyndige for udførelsen af kontrollen. Tilsynet skal tilrettelægges, således, at det i videst muligt omfang ikke påvirker den ordinære trafik med materiellet.
- 3.80. Reparationer (afhjælpende vedligeholdelse) har til formål at genoprette opståede skader og fejl på togsættene, herunder også skader og havarier som følge af ulykker og lignende. Reparationer skal ske i et sådant tempo og omfang, at kunderne ikke generes eller påvirkes af skaden eller fejlen i længere tid end højst nødvendigt. Reparationer af skader og fejl, der ikke har indvirkning på sikkerheden eller påvirker passagererne skal dog senest være afhjulpet inden det pågældende materiel har kørt 25.000 km eller inden for én måned, alt efter hvad der kommer først, efter at skaden eller fejlen er opdaget.

## 5.2 Klargøring

- 3.81. Operatøren er ansvarlig for klargøring af det rullende materiel, der anvendes til nærværende trafikopgave.

Klargøring omfatter en lang række aktiviteter, herunder eksempelvis fækaliætømning, indvendig rengøring, udvendig vask, påfyldning af vand, sæbe og papir samt udskiftning af reklamer, affaldsposer og defekte apteringsdele såsom pærer, pc-stik, sæder og andre passagerfaciliteter.

- 3.82. Operatøren er ansvarlig for at det rullende materiel fremstår vel vedligeholdt, rengjort, ryddeligt og funktionsdueligt for passagererne. Operatøren skal herved navnlig sikre, at:
- toiletterne er tilgængelige og rengjorte, og at der ikke mangler vand, sæbe eller papir,
  - højttaleranlæg, elektronisk informationsdisplay, klimaanlæg, el-stik og belysning fungerer korrekt,
  - passagerafsnittene er rengjorte, ryddet for efterladt affald og forsynet med tomme affaldsposer,
  - sæderne ikke er defekte, plettede eller snavsede,
  - den udvendige vognkasse, herunder også vinduerne, er rengjort.
- 3.83. Klargøringskvaliteten vil løbende blive evalueret, dels via de i bilag 8 nævnte kundetilfredshedsmålinger og dels via Trafikstyrelsens egne stikprøvevise kontroller.

## 5.3 Graffiti og hærværk

- 3.84. Operatøren skal til enhver tid og uden unødigt ophold holde alt rullende materiel, der anvendes i forbindelse med nærværende trafikopgave, fri for graffiti, såvel indvendigt som udvendigt samt at udbedre eventuelle skader efter hærværk.
- 3.85. Rullende materiel, som udvendigt bliver bemalet med graffiti, må som udgangspunkt ikke anvendes i drift, men må dog indgå i tog til et for Operatøren mere hensigtsmæssigt sted for graffiti afrensning. Operatøren skal til Trafikstyrelsen rapportere eventuelle tilfælde, hvor Operatøren af hensyn til driftsafviklingen har set sig nødsaget til at afvige fra denne hovedregel.

- 3.C Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive sin samlede løsning for vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel, herunder alle væsentlige forhold vedrørende planlægning, organisering og udførelse af vedligeholdelsen og klargøringen. Herunder skal tilbudsgiver beskrive:

- hvordan tilbudsgiver med sin samlede løsning vil sikre den rette kvalitet i det vedligeholdelsesansvar, som tilbudsgiver har, herunder også en beskrivelse af, hvordan tilbudsgiver vil sikre en hurtig fejlafhjælpning (ikke planlagt vedligeholdelse)
- hvordan løsningen tilgodeser en tilstrækkelig værkstedskapacitet til udførelse af alle opgaver med vedligeholdelse, ændringer af materiellet og fejlafhjælpning
- hvordan tilbudsgiver med sin samlede løsning vil sikre den rette kvalitet i det klargøringsansvar, som tilbudsgiver har, samt
- sin kapacitet hhv. beredskab til afrensning af graffiti og hvilke forebyggende tiltag, der vil blive iværksat

Der skal også oplyses om omløbsdele og specialværktøj (fx i form af lister el.



lign).

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på følgende:

- At den samlede løsning for vedligeholdelse af materiellet under hele kontraktperioden er realistisk og robust, at processen for afhjælpning af fejl på materiellet på tilfredsstillende vis understøtter kvaliteten i trafikafviklingen, herunder tempoet for afhjælpning af fejl, ligesom vedligeholdelsesprogrammet skal understøtte, at materiellets støjniveau ikke forøges eller at sikkerheden og kørekomforten forringes.
- At antallet af togsæt til værkstedsreserver er robust i forhold til den samlede løsning for såvel planlagt som ikke planlagt vedligeholdelse herunder større eftersyn/revisioner, ombygninger eller indbygning af udstyr eksempelvis ECTS/ERTMS.
- At den passagervendte klargøring, herunder beredskab for afrensning af graffiti, til enhver tid resulterer i togsæt, der under hele kontraktperioden fremstår indbydende og attraktive for passagererne, navnlig med henblik på at det rullende materiel til enhver tid fremstår rengjort, rydeligt og funktionsdueligt.

## 6 Vedligeholdelsesfaciliteter

Nedenfor informeres om lejeaftalernes væsentligste bestemmelser vedrørende leje eller benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter. Såfremt der måtte være modstrid mellem de nedenfor anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastene i appendiks 3.2-3.4 har appendiks 3.2-3.4 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.

### 6.1 DSB's vedligeholdelsesfaciliteter

Til vedligeholdelse af sit rullende materiel har Operatøren mulighed for at leje DSBs eftersynshal i Struer på vilkår, som er fastsat af Trafikstyrelsen, jf. appendiks 3.2 Aftale om leje af DSBs eftersynshal i Struer.

Operatøren har desuden adgang til at få afdrejet hjul på sit rullende materiel på DSBs UF-bænk i Århus. Vilkårene for Operatørens benyttelse af DSBs UF-bænk er ligeledes fastsat af Trafikstyrelsen, jf. appendiks 3.3 Aftale om hjulafdrejning i Århus.

Herudover har Operatøren ikke i medfør af nærværende kontrakt adgang til at vedligeholde sit rullende materiel på DSBs værksteder, med mindre en særlig aftale herom indgås mellem Operatøren og DSB.

### 6.2 Hovedprincipper for leje

- 3.86. Såfremt Operatøren måtte ønske at leje eller benytte de i pkt. 6.1 nævnte vedligeholdelsesfaciliteter, indgås der aftale herom mellem Operatøren og DSB. Operatøren har ret - og DSB pligt - til at indgå aftale på de i appendiks 3.2-3.3 beskrevne vilkår.
- 3.87. Såfremt Operatøren vælger at leje vedligeholdelsesfaciliteterne i henhold til appendiks 3.2, har Operatøren ligeledes mulighed for at leje det udstyr, som fremgår af samme lejeaftale. Ved lejeaftalens indgåelse meddeler Operatøren udlejer, hvilket konkret udstyr man ønsker at leje.

### 6.3 Lejeperiode

- 3.88. DSB's vedligeholdelsesfaciliteter kan lejes for en periode, som svarer til den periode, hvori Operatøren har kontrakt på udførelsen af nærværende trafikopgave. Desuden har Operatøren af hensyn til sine forberedelser til driften mulighed for at leje værkstedet i Struer i en periode på op til 3 måneder før driftsstart under forudsætning af, at der også er indgået aftale om leje af værkstedet i Kontraktperioden.

#### 6.3.1 Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB

- 3.89. De af Operatøren indgåede aftaler med DSB i henhold til appendiks 3.2-3.3 kan uagtet opsigelsesbestemmelserne i disse alene opsiges med Trafikstyrelsens forudgående skriftlige samtykke. Trafikstyrelsen vil ikke uden rimelig begrundelse kunne modsætte sig et ønske fra Operatøren om opsigelse af disse aftaler.

### 6.4 Ændring af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter

Operatøren er berettiget til at foretage nødvendige tilpasninger af eller yderligere installationer på de af DSB ejede vedligeholdelsesfaciliteter med henblik på at gøre fa-

ciliteterne egnede til vedligehold af Operatørens rullende materiel, under hensyn til lejeaftalens bestemmelser om reetablering.

## **6.5 Pris for leje og benyttelse af DSB's vedligeholdelses-faciliteter**

Priserne for leje eller benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter fremgår af appendiks 3.11. Heraf fremgår også lejeprisen for DSBs eftersynshal i Struer. I forbedelsesperioden er lejeprisen pr. måned den samme for benyttelse af DSB's eftersynshal, som i Kontraktperioden.

## **6.6 Moms**

- 3.90. Ved aftaleindgåelsen er lejemålene ikke momsregisteret. Såfremt DSB, i henhold til lejekontrakten, vælger at momsregistrere lejemålene vil Operatøren blive kompenseret af Trafikstyrelsen med nettoeffekten heraf, således at Operatøren stilles økonomisk uændret.

## 7 Klargøringsfaciliteter

Nedenfor informeres om lejeaftalernes væsentligste bestemmelser vedrørende leje eller benyttelse af DSB's klargøringsfaciliteter. Såfremt der måtte være modstrid mellem de nedenfor anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastene i appendiks 3.4-3.10 har appendiks 3.4-3.10 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.

### 7.1 DSB's klargøringsfaciliteter

I tilknytning til den udbudte trafik har Operatøren mulighed for i forbindelse med klargøringen af sit rullende materiel at anvende DSB's klargøringsfaciliteter i Struer, Esbjerg og Århus på vilkår, som er fastsat af Trafikstyrelsen.

Operatøren har således mulighed for at indgå følgende aftaler om klargøringsfaciliteter:

Aftale om leje af DSBs vaskehal i Struer, jf. app. 3.4

Aftale om leje af DSBs forsyningsanlæg i Struer, jf. app. 3.5

Aftale om benyttelse af visse dele af DSBs forsyningsanlæg i Esbjerg, jf. app. 3.6

Aftale om benyttelse af DSBs vaskeanlæg i Esbjerg, jf. app. 3.7

Aftale om benyttelse af visse dele af DSBs forsyningsanlæg i Århus, jf. app. 3.8

Aftale om benyttelse af DSBs vaskehal i Århus, jf. app. 3.9

Aftale om benyttelse af DSBs olieforsyningsanlæg, jf. app. 3.10

Herudover har Operatøren ikke adgang til at anvende DSB's klargøringsfaciliteter, med mindre en særlig aftale herom indgås mellem Operatøren og DSB.

Spor og arealer i forbindelse med klargøringsfaciliteterne ejes dels af DSB og dels af Banedanmark, medens selve klargøringsfaciliteterne ejes af DSB. Anlæggene i Struer, Esbjerg og Århus er i stor udstrækning tilpasset DSB's togsæt af typerne MR og IC3, men har også været anvendt til Lint 41 togsæt i nuværende trafik.

Klargøringsfaciliteterne omfatter alle 3 steder følgende anlæg:

- Vaskeanlæg til udvendig vask af togsæt
- Forsyningsanlæg, som omfatter
  - olieforsyning
  - fækaliætømning
  - vandpåfyldning
  - sandpåfyldning
  - påfyldning af smøreolie
- Anlæg til forsyning med stationær elektricitet (fremmednet)

I Århus omfatter klargøringsfaciliteterne desuden et anlæg til graffitiarfrensning.

Ved Operatørens benyttelse af DSB's klargøringsfaciliteter er Operatøren ansvarlig for, at de særlige forskrifter, der måtte gælde for betjening af de pågældende installationer og som udleveres af DSB, følges.

### 7.1.1 Adgang til opstillingsspor

Spor til opstilling af rullende materiel findes på en række stationer. Hovedparten af disse spor ejes af Banedanmark.

Der henvises til Banedanmarks Netreddegørelse for en nærmere oversigt over relevante opstillingsspor samt procedurer og vilkår for tildeling af kapacitet

For opstillingsspor ejet af Banedanmark er betalingen for brug af opstillingsspor reguleret i "Bekendtgørelse af satser for baneafgifter og for miljøtilskud til godstransport på jernbane", medens brug af opstillingsspor, ejet af DSB, følger bestemmelserne i "Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer", nr. 560 af 21. juni 2000.

## 7.2 Adgang til DSB's klargøringsfaciliteter

Adgangen for andre operatører end DSB til at benytte de af DSB ejede klargøringsfaciliteter er fastlagt i "Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer", nr. 560 af 21. juni 2000.

Operatøren har mulighed for at indgå aftale med DSB om leje af klargøringsfaciliteterne i Struer. For klargøringsfaciliteterne i Esbjerg og Århus har Operatøren alene mulighed for at indgå aftale om benyttelse af anlæggene.

### 7.2.1 Specielt om olieforsyning

For tankning af brændolie fra DSBs forsyningsanlæg kræves indgået en særlig til-lægsaftale herom med DSB på vilkår, som er fastsat af Trafikstyrelsen. For at gøre det muligt for Operatøren at forsyne det rullende materiel med brændolie af de af DSB ejede oliebeholdninger, er det af identifikationsmæssige årsager nødvendigt at montere en særlig chip (en TAG) ved hver enkelt påfyldningsstuds på samtlige togsæt. Det påhviler Operatøren at afholde omkostningerne til montering af systemet på sit materiel.

## 7.3 Hovedprincipper for leje eller benyttelse

Såfremt Operatøren måtte ønske at leje eller benytte de i pkt. 7.1 nævnte faciliteter til klargøring af rullende materiel indgås der aftale herom mellem Operatøren og DSB. Operatøren har ret - og DSB pligt - til at indgå aftale på de i appendiks 3.5-3.8 beskrevne vilkår. Der indgås én aftale for hvert anlæg Operatøren måtte ønske at leje eller benytte.

## 7.4 Leje- og benyttelsesperiode

Aftale om leje eller brug af DSBs vaske- og forsyningsanlæg kan indgås for en periode, som ligger indenfor den periode, hvori Operatøren har kontrakt på udførelsen af nærværende trafikopgave. Operatøren har ikke adgang til at benytte DSB's klargøringsfaciliteter under Forberedelsesperioden med mindre andet aftales særskilt med DSB.

### 7.4.1 Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB

- 3.91. De af Operatøren indgåede aftaler med DSB i henhold til appendiks 3.5-3.8 kan uagtet opsigelsesbestemmelserne i disse alene opsiges med Trafikstyrelsens forudgående skriftlige samtykke. Trafikstyrelsen vil ikke uden rimelig begrundelse kunne modsætte sig et ønske fra Operatøren om opsigelse af disse aftaler.

## 7.5 Ændring af DSB's klargøringsfaciliteter

Operatøren er berettiget til at foretage nødvendige tilpasninger af eller yderligere installationer på de af DSB ejede klargøringsfaciliteter med henblik på at gøre faciliteterne egnede til klargøring af Operatørens rullende materiel. Det er herved en forudsætning, at der ikke sker en forringelse af DSB's muligheder for at klagøre det af DSB ejede rullende materiel.

## 7.6 Pris for leje og benyttelse af DSB's klargøringsfaciliteter

Priserne for leje eller benyttelse af DSB's forsyningsfaciliteter fremgår af appendiks 3.11

Afregning af Operatørens forbrug af vand, elektricitet, sand og smøreolie til forsyning af Operatørens rullende materiel sker gennem Operatørens betaling af afgift for benyttelse af de pågældende anlæg. Afregning af Operatørens forbrug af brændolie ved tankning fra DSBs forsyningsanlæg sker i henhold til indgået aftale om olieforsyning.

Afregning af forbrug af elektricitet ved opstilling af rullende materiel afregnes med ejeren af de pågældende opstillingsspor på grundlag af en særlig aftale mellem parterne.

## 7.7 Moms

3.92. Ved aftaleindgåelsen er lejemålene ikke momsregistrerede. Såfremt DSB, i henhold til lejekontrakten, vælger at momsregistrere lejemålene vil Operatøren blive kompenseret af Trafikstyrelsen med nettoeffekten heraf således, at Operatøren stilles økonomisk uændret.

## 8 Option på udskiftning af materiel

- 3.93. Trafikstyrelsen har som option mulighed for at udskifte rullende materiel af kvalitetsniveau B med materiel af kvalitetsniveau A.
- 3.94. Optionen er gældende indtil 1 år efter indgåelse af nærværende Kontrakt.
- 3.95. Optionen omfatter udskiftning af det materiel, som i henhold til kapitel 2, afsnit 3.3 ud af det samlede materielbehov udgøres af materiel af kvalitetsniveau B.
- 3.96. Udskiftningen skal ske med rullende materiel der overholder kravene til materiel af kvalitetsniveau A, jf. kapitel 2 og 3. Operatørens samlede bestand af materiel med kvalitetsniveau A kan bestå af forskellige typer togsæt, der hver især opfylder kravene til materiel af kvalitetsniveau A.
- 3.97. Udskiftningen skal ske så hurtigt som muligt.
- 3.98. Udskiftningen skal være tilendebragt senest 24 måneder efter driftstart, på hvilke tidspunkt togsættene senest skal være indsat i drift (indsættelsestidspunktet).

Hvis Trafikstyrelsen vælger det sideordnede udbud I, jf. tilbudsgrundlaget kapitel 4, pkt. 4.1.4. vil Bilag 3, kapitel 8 udgå, da den samlede materielpark skal bestå af materiel af kvalitetsniveau A.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 3  
Materiel**



# **Bilag 4**

## **Overdragelse af rullende materiel**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Pligt til overdragelse af rullende materiel ved Kontraktens ophør</b>	<b>3</b>
1.1	Indledning om pligt til overdragelse	3
1.2	Rullende materiel omfattet af pligt til overdragelse	4
1.3	Vilkår for overdragelse	5
1.3.1	Fra appendiks 4.1 til overdragelsesaftale(r)	5
1.3.2	Processen for overdragelse	5
1.3.3	Leveringstidspunkt for levering 1 (option for køber) og 2	6
1.3.4	Købesum	6
1.3.5	Særligt om overdragelse af rullende materiel som Operatøren har lejet, leaset, lånt eller på anden måde tilvejebragt	14
1.3.6	Særligt om frister i dette bilag og i appendiks 4.1, såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb	15
1.3.7	Særligt om krav til Operatørens aftale(r)	16

# 1 Pligt til overdragelse af rullende materiel ved Kontraktens ophør

## 1.1 Indledning om pligt til overdragelse

- 4.1. Ved Kontraktens ophør (jf. pkt. 1.3.3 nedenfor) uanset årsagen hertil (f.eks. udløb, ophævelse eller annullation, jf. Kontraktens pkt. 2.4) skal det i afsnit 4.5-4.7 (hvortil kommer optionen i afsnit 4.8, forudsat at Trafikstyrelsen udnytter denne) nævnte rullende materiel enten overdrages til (a) den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller til (b) Staten (eller et af Staten valgt selskab). Trafikstyrelsen bestemmer, hvem overdragelsen skal ske til (a eller b), jf. afsnit 4.15.
- 4.2. Rullende materiel er - med mindre andet fremgår af sammenhængen i det enkelte afsnit - generelt brugt som betegnelse for den ydelse, der skal overdrages. Den nøjagtige ydelse, der skal overdrages, fremgår af appendiks 4.1, kapitel 4. I appendiks 4.1, kapitel 3 er rullende materiel defineret. Ved "Operatør" forstås vinderen af det af Trafikstyrelsen i 2008/2009 afholdte udbud, jf. også definitionen i bilag 1. Ved "efterfølgende operatør" forstås vinderen af næstkommende udbud, dvs. Operatørens arvtager.
- 4.3. Forpligtelsen til at overdrage det i afsnit 4.5-4.7 (hvortil evt. kommer optionen i afsnit 4.8) nævnte rullende materiel gælder, uanset om Operatøren ejer, lejer/leaser eller låner (eller på anden måde har tilvejebragt) det rullende materiel. Vilklårene for overdragelsen er beskrevet nedenfor, idet pkt. 1.2 og 1.3 finder anvendelse, uanset om Operatøren ejer, lejer/leaser eller låner (eller på anden måde har tilvejebragt) det rullende materiel. Pkt. 1.3.5 indeholder dog supplerende vilkår for det tilfælde, at Operatøren ikke ejer alt det omfattede rullende materiel.
- 4.4. Hvis Operatøren ejer noget af det i afsnit 4.5-4.7 (hvortil evt. kommer optionen i afsnit 4.8) nævnte rullende materiel, og Operatøren har lejet, leaset, lånt eller på anden måde tilvejebragt andet af det i afsnit 4.5-4.7 (hvortil evt. kommer optionen i afsnit 4.8) nævnte rullende materiel, skal det omfattede rullende materiel overdrages til den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller Staten (eller et af Staten valgt selskab) ved 2 separate overdragelsesaftaler, idet sælger i henhold til de enkelte aftaler er ejeren af det pågældende rullende materiel, medens køberen er identisk i de 2 aftaler. Der kan således være tale om 1 eller flere overdragelsesaftaler afhængig af antallet af ejere til det omfattede rullende materiel. Hvis 1 togsæt eller en gruppe af togsæt er ejet af flere i fællesskab (sam-eje, anparters el. lign.), indgås 1 overdragelsesaftale. Rullende materiel af forskellig alder og/eller type ejet af samme ejer overdrages ved 1 og samme overdragelsesaftale.

### Eksempel:

Operatøren har i sit endelige tilbud tilbudt 45 togsæt, som er yngre end aldersgrænsen i afsnit 4.5. Operatøren ejer 20 af disse togsæt. 10 togsæt er ejet af et leasing-selskab, og de resterende 15 togsæt er ejet af et selskab i den koncern, som Operatøren tilhører. Der skal i eksemplet indgås 3 separate overdragelsesaftaler.

### Eksempel slut

Ifølge Trafikstyrelsens undersøgelser indebærer pligten til – såfremt Operatøren ikke vinder næstkommende udbud - at overdrage rullende materiel ved kontraktophør til Staten/efterfølgende operatør ikke efter dansk ret, at Operatøren/ejeren af det rullende materiel ikke har ret til skattemæssige afskrivninger eller momsfradrag (forudsat at Operatøren/ejeren i øvrigt opfylder betingelserne herfor)

## 1.2 Rullende materiel omfattet af pligt til overdragelse

- 4.5. Overdragelsen omfatter alt det rullende materiel incl. drifts- og værkstedsreserver, som Operatøren tilbød i sit endelige tilbud, jf. Kontraktens bilag 15, med henblik på indsættelse i drift ved driftsstart eller – jf. afsnit 3.4 og tilbudstekst 3.A i bilag 3 – op til 6 måneder efter driftsstart (eller senest 24 måneder efter driftsstart, såfremt Trafikstyrelsen har benyttet sig af optionen på udskiftning af materiel i bilag 3, kapitel 8), forudsat at det på indsættelsestidspunktet var yngre end 18 år. Operatøren har ret og pligt til denne overdragelse, og det understreges, at Trafikstyrelsens valgmulighed (jf. afsnit 4.1, sidste punktum og afsnit 4.15) alene består i at bestemme, om det omfattede (nyere) rullende materiel skal overdrages til (a) den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller (b) Staten (eller et af Staten valgt selskab). Styrelsen kan således ikke bestemme, at det (nyere) rullende materiel hverken skal overdrages til (a) eller (b). Indsættelsestidspunktet for et togsæt er den dag, hvor det pågældende togsæt første gang blev indsat af Operatøren med henblik på kørsel i henhold til nærværende kontrakt med Trafikstyrelsen om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland.
- 4.6. Overdragelsen omfatter endvidere rullende materiel, som Operatøren har indsat som følge af, at Trafikstyrelsen har bestilt option B, jf. bilag 2, pkt. 3.2, option C, jf. bilag 2, pkt. 3.3, option D1, jf. bilag 2, pkt. 3.4, option D2, jf. bilag 2, pkt. 3.5 eller option E, jf. bilag 13, pkt. 2.2.5, tabel 9, højre kolonne, forudsat at dette rullende materiel på indsættelsestidspunktet var yngre end 18 år. Dette rullende materiel har Operatøren således også ret og pligt til at overdrage.
- 4.7. Hvis Operatøren med Trafikstyrelsens samtykke helt eller delvist har udskiftet togsæt til erstatning for de afsnit 4.5 og 4.6 nævnte togsæt (f.eks. pga. havari eller total-skade el. lign.), omfatter overdragelsen erstatningstogsættene og ikke de erstattede togsæt, med mindre der blot er tale om, at erstatningstogsættene er indsat midlertidigt (uanset om der er tale om en kortere eller længere midlertidig periode, hvilket f.eks. kan være tilfældet, fordi de erstattede togsæt skal igennem en større reparation el. lign., inden de genindsættes på strækningen). Forudsætningen er, at erstatningstogsættene på indsættelsestidspunktet var yngre end 18 år. Disse erstatningstogsæt har Operatøren således også ret og pligt til at overdrage.
- 4.8. Trafikstyrelsen har option på tillige at lade overdragelsen omfatte rullende materiel incl. drifts- og værkstedsreserver, som Operatøren tilbød i sit endelige tilbud, med henblik på indsættelse i drift ved driftsstart, selvom dette rullende materiel var 18 år eller ældre på indsættelsestidspunktet. Trafikstyrelsen kan frit vælge at udnytte denne option med hensyn til eet, flere eller alle de pågældende togsæt. Optionen omfatter også det i afsnit 4.6 og 4.7 nævnte rullende materiel, der var 18 år eller ældre på indsættelsestidspunktet. Såfremt styrelsen ønsker at udnytte optionen, skal styrelsen give Operatøren meddelelse herom senest 18 måneder inden Kontraktens ophør incl. meddelelse om, hvilke togsæt der er omfattet af overdragelsen. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb (jf. Kontraktens pkt. 2.4 sammenholdt med kontraktens pkt. 6.1.5, pkt. 6.3, pkt. 6.5.1 og pkt. 6.5.4), skal Trafikstyrelsen, snarest muligt efter Trafikstyrelsen er blevet bekendt med datoen for Kontraktens ophør, give Operatøren den i forrige punktum nævnte meddelelse. Forinden Trafikstyrelsen beslutter, om styrelsen vil udnytte denne option, har styrelsen (evt. med ekstern bistand) ret til udførligt at gennemgå de af optionen omfattede togsæt incl. diverse dokumentationsmateriale. Den praktiske tilrettelæggelse af en gennemgang aftales med Operatøren. Det understreges, at denne option indebærer, at Operatøren har pligt men ikke ret til at overdrage det omfattede rullende materiel, der var 18 år eller ældre på indsættelsestidspunktet. Såfremt Trafikstyrelsen ikke udnytter optionen/evt. kun udnytter den delvist, må Operatøren/ejeren af det pågældende rullende materiel derfor afhænde det til anden side/finde anden anvendelse efter eget valg.
- 4.9. De i bilag 3, kapitel 4 nævnte MR-togsæt er ikke omfattet af overdragelsen. Disse togsæt forbliver således DSB's ejendom også efter Kontraktens ophør. Rullende ma-

teriel, som Operatøren har indsat udover det i afsnit 4.5-4.8 nævnte, f.eks. med henblik på opfyldelse af afsnit 3.2, er heller ikke omfattet af overdragelsen.

## 1.3 Vilkår for overdragelse

### 1.3.1 Fra appendiks 4.1 til overdragelsesaftale(r)

- 4.10. Overdragelsen sker i henhold til appendiks 4.1 incl. bilag, der - sammen med bestemmelserne i nærværende bilag - indeholder vilkårene for overdragelse af rullende materiel mellem køber og sælger.
- 4.11. I appendiks 4.1 incl. bilag er der en række parenteser - [] - som skal færdiggøres, inden aftalen/aftalerne kan underskrives, idet appendiks 4.1 incl. bilag er skrevet med henblik på at dække flere forskellige situationer. Trafikstyrelsen færdiggør teksten i disse parenteser i overensstemmelse med det i parenteserne anførte. Trafikstyrelsen sletter i den forbindelse den irrelevante tekst i parenteserne.
- 4.12. Hvis det omfattede rullende materiel ejes af flere sælgere, og der således skal udfærdiges flere overdragelsesaftaler (jf. afsnit 4.4), færdiggør Trafikstyrelsen disse.

### 1.3.2 Processen for overdragelse

- 4.13. Operatøren skal senest 1 måned efter driftsstart aflevere kopier af de beskrivelser og kontrakter samt den dokumentation mv., der fremgår af appendiks 4.1 (se bl.a. indholdsfortegnelsen samt pkt. 4.1 og 4.3). Trafikstyrelsen skal bruge beskrivelserne/kontrakterne/dokumentationen til at klargøre bilag 1-6 i appendiks 4.1. Hvis samtlige beskrivelser/kontrakter/den komplette dokumentation ikke er klar på dette tidspunkt, aftaler Operatøren og Trafikstyrelsen, hvornår de/den resterende beskrivelser/kontrakter/dokumentation skal afleveres. Hvis Operatøren og Trafikstyrelsen ikke kan blive enige, beslutter Trafikstyrelsen, hvornår de/den resterende beskrivelser/kontrakter/dokumentation skal afleveres til Trafikstyrelsen.
- 4.14. Operatøren har pligt til løbende at ajourføre de beskrivelser og den dokumentation mv., der er beskrevet i de forskellige parenteser i tilknytning til bilag 1-6 i appendiks 4.1, og aflevere den/de ajourførte dokumentation/beskrivelser til Trafikstyrelsen snarest muligt.
- 4.15. Trafikstyrelsen meddeler 15 måneder inden Kontraktens ophør Operatøren, hvem det omfattede rullende materiel skal overdrages til: Den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller Staten (eller et af Staten valgt selskab). Samtidig meddeler Trafikstyrelsen leveringstidspunktet (jf. pkt. 1.3.3 nedenfor).
- 4.16. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, gælder fristen i ovenstående afsnit ikke. I stedet har Trafikstyrelsen pligt til, snarest muligt efter Trafikstyrelsen er blevet bekendt med datoen for Kontraktens ophør, at give Operatøren den i ovennævnte afsnit anførte meddelelse.
- 4.17. Trafikstyrelsen tilretter og klargør appendiks 4.1 incl. bilag med henblik på udsendelse til tilbudsgiverne under udbuddet af kontrakten med den efterfølgende operatør. I appendiks 4.1 er der i parenteser beskrevet, hvilke dele af appendikset, der skal tilrettes inden udsendelse til tilbudsgiverne.
- 4.18. Efter tildeling af kontrakten med den efterfølgende operatør gør Trafikstyrelsen appendiks 4.1 incl. bilag klar til underskrift og fremsender aftalen til Operatøren og køber senest 9 måneder inden Kontraktens ophør.
- 4.19. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, gælder fristen i ovenstående afsnit ikke. I stedet skal Trafikstyrelsen gøre appendiks 4.1 incl. bilag klar til underskrift og fremsende aftalen incl. bilag til Operatøren snarest muligt.

- 4.20. Operatøren/sælger/sælgerne underskriver og returnerer aftalen senest 8 måneder inden Kontraktens ophør. Såfremt det omfattede rullende materiel skal overdrages til den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab), vil Trafikstyrelsen sikre, at kontrakten med den efterfølgende operatør forpligter køber til ligeledes at underskrive aftalen senest 8 måneder inden Kontraktens ophør. Såfremt det omfattede rullende materiel skal overdrages til Staten (eller et af Staten valgt selskab), vil køber underskrive aftalen senest 8 måneder inden Kontraktens ophør.
- 4.21. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, gælder fristen i ovenstående afsnit ikke. I stedet skal Operatøren underskrive og returnere aftalen senest 10 arbejdsdage efter modtagelsen. Trafikstyrelsen vil sikre, at køber er forpligtet til at underskrive og returnere aftalen senest 10 arbejdsdage efter modtagelsen.

### 1.3.3 Leveringstidspunkt for levering 1 (option for køber) og 2

- 4.22. Leveringstidspunktet er dagen for Kontraktens ophør uanset årsagen hertil (dagen for levering 2).
- 4.23. Operatøren har dog på købers anmodning pligt til at levere 1 togsæt til køber 3 måneder før Kontraktens ophør til brug for købers forberedelse (dagen for levering 1). Såfremt køber ønsker at udnytte sin option på et sådant togsæt til forberedelse, giver han Operatøren meddelelse herom senest 6 måneder før Kontraktens ophør. Operatøren afgør selv, hvilket togsæt, han i givet fald leverer til levering 1. Operatøren orienterer køber herom senest 2 måneder inden dagen for levering 1.
- 4.24. Leveringstidspunktet er det præcise klokkeslæt, hvor det rullende materiel skal leveres. Klokkeslættet på dagen for levering 1 henholdsvis levering 2 fastlægges af Trafikstyrelsen efter drøftelser med Operatøren/sælger/sælgerne og køber. Klokkeslættet fastlægges under hensyn til, at Operatøren skal have mulighed for at afslutte sin kørsel, medens den efterfølgende operatør skal have mulighed for at påbegynde sin kørsel ved driftsstart. Der henvises i øvrigt til appendiks 4.1, kapitel 5, hvor det af 2. afsnit fremgår, at køber og Operatøren/sælger(ne) kan aftale at ændre leveringstidspunktet (dvs. både dagen og/eller klokkeslættet og både vedrørende levering 1 og 2), og hvor det af 3. afsnit fremgår, at køber i særlige situationer kan rykke leveringstidspunktet (dvs. både dagen og/eller klokkeslættet).
- 4.25. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, fastlægger Trafikstyrelsen leveringstidspunktet (dvs. både dagen og klokkeslættet) efter drøftelser med Operatøren/sælger/sælgerne og køber. Dagen og klokkeslættet fastlægges under hensyn til, at Operatøren skal have mulighed for at afslutte sin kørsel, medens den efterfølgende operatør skal have mulighed for at påbegynde sin kørsel ved driftsstart. Der fastlægges alene 1 leveringstidspunkt, idet der i denne situation ikke skal leveres noget togsæt til forberedelse.

### 1.3.4 Købesum

#### 1.3.4.1 Købesum for rullende materiel omfattet af afsnit 4.5

- 4.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud - togsæt for togsæt - oplyse indgangsværdien på det rullende materiel incl. drifts- og værkstedsreserver men eksklusiv specialværktøj og omløbsdele (købesummen for specialværktøj og omløbsdele fastsættes nemlig i medfør af pkt. 1.3.4.2, hvorfor indgangsværdien for specialværktøj og omløbsdele er irrelevant), som tilbudsgiver i medfør af tilbudstekst 2.A-2.D samt 3.A-3.B tilbyder at indsætte i drift ved driftsstart eller – jf. afsnit 3.4 og tilbudstekst 3.A i bilag 3 – op til 6 måneder efter driftsstart (eller - for så vidt angår optionen på udskiftning af materiel i bilag 3, kapitel 8 - senest 24 måneder efter driftsstart). Det gælder dog

kun, såfremt det rullende materiel på det tilbudte indsættelsestidspunkt er yngre end 18 år. Samtidig oplyses togsættets alder (jf. afsnit 4.35) på det tilbudte indsættelsestidspunkt. For rullende materiel, der er 18 år eller ældre på det tilbudte indsættelsestidspunkt, skal indgangsværdien ikke oplyses, hvorfor nedenstående beskrivelse ikke er relevant for ældre rullende materiel.

Indgangsværdien skal oplyses uanset, om tilbudsgiver ejer det pågældende rullende materiel på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud, om det rullende endnu ikke er bygget på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud, eller om det rullende materiel skal leases (og uanset om leasingaftalen er indgået på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud) eller lånes. Afgørende er, at tilbudsgiver tilbyder at indsætte det pågældende rullende materiel ved driftsstart (eller - for så vidt angår optionen på udskiftning af materiel i bilag 3, kapitel 8 - senest 24 måneder efter driftsstart). Den af tilbudsgiver oplyste indgangsværdi skal opgøres svarende til dagsværdien af de enkelte togsæt på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud, jf. definitionen på dagsværdi i den internationale regnskabsstandard IAS 16, Property, Plant and Equipment:

*"Dagsværdi er det beløb, et aktiv kan omsættes til ved en handel mellem kvalificerede, villige, indbyrdes uafhængige parter".*

Den oplyste indgangsværdi for det af tilbudsgiver tilbudte rullende materiel skal således – togsæt for togsæt – nøje svare til den værdi, det rullende materiel ville have, hvis det blev værdiansat efter omvurderingsmodellen i IAS 16, jf. bestemmelserne i IAS 16.32-33:

*"32. Dagsværdien ... opgøres som regel på baggrund af markedsbaserede skøn, som normalt foretages af fagligt kvalificerede skønsmænd. Dagsværdien af materielle anlægsaktiver er normalt den skønsmæssigt opgjorte markedsværdi.*

*33. Når der ikke foreligger markedsbaseret dokumentation for dagsværdien grundet det materielle anlægsaktivs specielle art, og fordi aktivet sjældent sælges, undtagen som led i et fortsat forretningsforløb, kan det være nødvendigt for en virksomhed at vurdere dagsværdien på grundlag af indtægt eller genanskaffelsesværdien med fradrag af afskrivninger."*

Følgende oplysninger om den opgjorte dagsværdi skal fremgå af tilbuddet - togsæt for togsæt - svarende til oplysningskravene i IAS 16.77:

- (a) Tidspunkt for opgørelse af dagsværdien (SKAL være pr. tidspunktet for fristen for endeligt tilbud)
- (b) hvorvidt en uvildig vurderingsmand er benyttet
- (c) de anvendte metoder og væsentlige forudsætninger ved den skønsmæssige vurdering af dagsværdien
- (d) hvorvidt dagsværdien er opgjort direkte under henvisning til observerede priser på et aktiv marked eller nylige markedstransaktioner mellem kvalificerede, villige, indbyrdes uafhængige parter, eller om dagsværdien blev vurderet ved brug af andre værdiansættelsesmetoder.

Tilbudsgiver bedes være opmærksom på, at udgifter til køb eller leje af evt. tysk radiosystem ikke skal afholdes af Operatøren, jf. afsnit 3.10. Disse udgifter skal derfor ikke medregnes i den oplyste indgangsværdi.

Tilbudsgiver skal - togsæt for togsæt - dokumentere indgangsværdien ved i

det endelige tilbud (dette krav gælder således ikke tilbudsgivers forhandlingstilbud) at vedlægge en erklæring med begrænset grad af sikkerhed fra en statsautoriseret revisor om, at indgangsværdien på det tilbudte rullende materiel, der er under ovennævnte aldersgrænse, svarer til dagsværdien opgjort i overensstemmelse med bestemmelserne i IAS 16 om dagsværdiopgørelser, jf. ovenfor. Erklæringen fra den statsautoriserede revisor skal være udarbejdet i overensstemmelse med den internationale revisionsstandard ISAE 3000, Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information. Konklusionen i erklæringen i det endelige tilbud skal lyde:

*"Under vort arbejde er vi ikke blevet opmærksom på forhold, der giver anledning til at konkludere, at den af tilbudsgiver opgjorte dagsværdi pr. [dato - tidspunktet for fristen for endeligt tilbud] for det specificerede rullende materiel ikke er opgjort i overensstemmelse med bestemmelserne for dagsværdiopgørelse efter omvurderingsmodellen i IAS 16, Property, Plant and Equipment."*

Evalueringen af indgangsværdien sker i medfør af tilbudgrundlagets pkt. 7.1. Ved evalueringen af indgangsværdien vil Trafikstyrelsen - til brug for tilbudsevalueringen - beregne togsættets forventede foreløbige købesum før regulering, jf. pkt. 7.1 i tilbudgrundlaget. Beregningen sker på baggrund af en driftsperiode på 8 år (altså en 8-årig periode regnet fra første til sidste driftsdag). Trafikstyrelsen lægger vægt på, at summen af de tilbudte togsæts forventede foreløbige købesummer er lavest mulig.

- 4.26. Købesummen, køber skal betale sælger, jf. appendiks 4.1, pkt. 7.3, er den nedskrevne værdi af det rullende materiels indgangsværdi fratrukket et beløb, hvis det rullende materiel er mangelfuldt vedligeholdt, skadet eller har defekter. Den nedskrevne værdi af det rullende materiel kaldes den foreløbige købesum, jf. nærmere nedenfor. Den nedskrevne værdi fratrukket evt. et beløb pga. mangelfuld vedligeholdelse, skader eller defekter kaldes den endelige købesum, jf. også nærmere nedenfor.
- 4.27. Købesummen for rullende materiel, der er indsat under driften som følge af, at Trafikstyrelsen har bestilt option B, jf. bilag 2, pkt. 3.2, option C, jf. bilag 2, pkt. 3.3, option D1, jf. bilag 2, pkt. 3.4, option D2, jf. bilag pkt. 3.5 eller option E, jf. bilag 13, pkt. 2.2.5, tabel 9, højre kolonne, jf. afsnit 4.6, fastsættes i medfør af pkt. 1.3.4.2. Det samme gælder købesummen for rullende materiel omfattet af optionen i afsnit 4.8, og det gælder også samtlige omløbsdele og specialværktøj. Der beregnes derfor ikke en foreløbig købesum for dette rullende materiel, ligesom der ej heller beregnes en foreløbig købesum for omløbsdele og specialværktøj (hvilket hænger sammen med, at dette rullende materiel ligesom omløbsdele og specialværktøj ikke har nogen indgangsværdi i det endelige tilbud).
- 4.28. Købesummen for erstatningstogsæt omfattet af afsnit 4.7 fastsættes også i medfør af pkt. 1.3.4.2. Indgangsværdien for erstattede togsæt fragår derfor, når den foreløbige købesum beregnes i medfør af de følgende afsnit, og der beregnes således hverken en foreløbig købesum for erstattede togsæt eller erstatningstogsæt.
- 4.29. Den **foreløbige købesum før regulering** beregnes ved at afskrive lineært på den af Operatøren i sit tilbud oplyste indgangsværdi i forhold til en af Trafikstyrelsen fastsat forventet levetid for nyt materiel på 26 år.
- 4.30. Hvis det rullende materiel er nyt på indsættelsestidspunktet sker afskrivningen fra indsættelsestidspunktet. Som nyt rullende materiel anses materiel, som Operatøren har fået leveret som nyt mindre end 3 måneder før indsættelsestidspunktet, dvs. at dette materiel betragtes som nyt pr. indsættelsestidspunktet. Finder overdragelsen af dette rullende materiel eksempelvis sted (levering) 10 år efter indsættelsestids-



punktet, udgør den foreløbige købesum før regulering 61,5485 % af indgangsværdien, idet der afskrives med 3,8461 % pr. år.

- 4.31. Hvis det rullende materiel er brugt på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud, sker afskrivningen fra tidspunktet for fristen for endeligt tilbud. Finder overdragelsen af dette rullende materiel eksempelvis sted (levering) 10 år efter fristen for endeligt tilbud, på hvilket tidspunkt det rullende materiel var 6 år, udgør den foreløbige købesum før regulering 50 % af indgangsværdien, idet det brugte rullende materiels forventede restlevetid i eksemplet er 20 år målt fra fristen for endeligt tilbud, hvorfor der afskrives med 5 % pr. år.
- 4.32. Hvis det rullende materiel er brugt på indsættelsestidspunktet men *ikke* på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud (fordi togsættet først leveres som nyt efter fristen for endeligt tilbud men før indsættelsestidspunktet – se dog 2. punktum i afsnit 4.30, hvoraf fremgår at materiel, som Operatøren har fået leveret som nyt mindre end 3 måneder før indsættelsestidspunktet, ikke anses som brugt men som nyt materiel), sker afskrivningen fra den dag, hvor togsættet som nyt blev leveret. Finder overdragelsen af dette rullende materiel eksempelvis sted (levering) 10 år efter den dag, hvor togsættet som nyt blev leveret, udgør den foreløbige købesum før regulering 61,5485 % af indgangsværdien, idet der afskrives med 3,8461 % pr. år.

Eksempler på beregning af den **foreløbige købesum før regulering**:

**Eks. A - Rullende materiel, der er nyt på indsættelsestidspunktet ved driftsstart og leveres til køber 10 år efter indsættelsestidspunktet:**

t. kr.

Vurderet dagsværdi i endeligt tilbud (fx genanskaffelsesværdi) pr. tilbudsdato	10.000,00
Afskrivning år 1 (3,8461% svarende til afskrivning over 26 år)	(384,62)
Afskrivning år 2	(384,62)
Afskrivning år 3	(384,62)
Afskrivning år 4	(384,62)
Afskrivning år 5	(384,62)
Afskrivning år 6	(384,62)
Afskrivning år 7	(384,62)
Afskrivning år 8	(384,62)
Afskrivning år 9	(384,62)
<u>Afskrivning år 10</u>	<u>(384,62)</u>
<u>Afskrivninger i alt</u>	<u>(3.846,15)</u>
<u>Afskrevet værdi ved levering til køber (foreløbig købesum før regulering)</u>	<u>6.154,85</u>

**Eks. B - Rullende materiel, der indsættes som nyt 1½ år efter driftsstart (indsættelsestidspunktet) og leveres til køber 8½ år efter indsættelsestidspunktet:**

Vurderet dagsværdi i endeligt tilbud (fx genanskaffelsesværdi) pr. tilbudsdato	10.000,00
Afskrivning år 1 (3,8461% svarende til afskrivning over 26 år)	0,00
Afskrivning år 2	(192,31)
Afskrivning år 3	(384,62)
Afskrivning år 4	(384,62)
Afskrivning år 5	(384,62)
Afskrivning år 6	(384,62)
Afskrivning år 7	(384,62)
Afskrivning år 8	(384,62)
Afskrivning år 9	(384,62)
<u>Afskrivning år 10</u>	<u>(384,62)</u>
<u>Afskrivninger i alt</u>	<u>(3.269,23)</u>
<u>Afskrevet værdi ved levering til køber (foreløbig købesum før regulering)</u>	<u>6.730,77</u>

**Eks. C - Rullende materiel, der er 8 år gammelt, når det indsættes ved driftsstart, hvorefter det leveres til køber 8 år efter indsættelsestidspunktet (i eksemplet er det forudsat, at der er 2 år mellem fristen for endeligt tilbud og driftsstart, dvs. at det rullende materiel var 6 år gammelt på tidspunktet for fristen for endeligt tilbud):**

Vurderet dagsværdi i endeligt tilbud (fx genanskaffelsesværdi) pr. tilbudsdato	7.000,00
Afskrivning år 1 (5% svarende til afskrivning over restlevetid på 20 år)	(350,00)
Afskrivning år 2	(350,00)
Afskrivning år 3	(350,00)
Afskrivning år 4	(350,00)
Afskrivning år 5	(350,00)
Afskrivning år 6	(350,00)
Afskrivning år 7	(350,00)
Afskrivning år 8	(350,00)
Afskrivning år 9	(350,00)
<u>Afskrivning år 10</u>	<u>(350,00)</u>
<u>Afskrivninger i alt</u>	<u>(3.500,00)</u>

Afskrevet værdi ved levering til køber (foreløbig købesum før regulering)  
3.500,00

- 4.33. **Den foreløbige købesum efter regulering** beregnes ved, at den foreløbige købesum før regulering ganges med forskellen mellem nettoprisindekset for august 2008 (nævneren) og nettoprisindekset for august måned forud for Trafikstyrelsens udsendelse af udbudsmateriale vedrørende kontrakten med efterfølgende operatør tillagt 10 point (tælleren). Ændringer i nettoprisindekset i den efterfølgende periode frem til kontraktens ophør (levering) medfører ikke, at den foreløbige købesum efter regulering skal beregnes på ny, idet sådanne evt. ændringer er tilgodeset ved på forhånd at lægge 10 point oven i tælleren. Den foreløbige købesum efter regulering kaldes herefter den **foreløbige købesum**.

Eksempel:

Hvis førstnævnte indeks er 100, og sidstnævnte indeks er 110, hvortil lægges 10 point, ganges den foreløbige købesum før regulering med 1,20. Resultatet er den foreløbige købesum efter regulering.

Eksempel slut

- 4.34. Afskrivningen foretages individuelt togsæt for togsæt – afhængig af det enkelte togsæts indgangsværdi og alder.
- 4.35. Alderen på et togsæt regnes fra den dag, hvor togsættet som nyt blev leveret til (første) køber (f.eks. et leasingselskab, en trafik køber eller en togoperatør) forstået som tidspunktet for risikoens overgang. Hvis indsættelsestidspunktet eksempelvis ligger på årsdagen for (første) levering, er togsættet således 1 år på indsættelsestidspunktet (se afsnit 4.30, 2. punktum om, at materiel som Operatøren har fået leveret som nyt mindre end 3 måneder på indsættelsestidspunktet, anses som nyt materiel). Hvis indsættelsestidspunktet eksempelvis ligger på årsdagen for (første) levering + 364 kalenderdage, er togsættet 1 år og 364 dage på indsættelsestidspunktet, idet et togsæt først regnes som 1 år ældre, når der er gået et helt år. På tilsvarende vis opgøres alderen på leveringstidspunktet også i år og dage. Hvis et togsæt er 10 år og 200 dage på leveringstidspunktet, er det sidste års afskrivninger 200/365 dele af de øvrige år.
- 4.36. Trafikstyrelsen indsætter den foreløbige købesum i appendiks 4.1, pkt. 7.1.

Formålet med den foreløbige købesum er at give tilbudsgiver en indikation på, hvilket beløb det pågældende rullende materiel maksimalt kan indbringe, når det skal sælges til Staten eller den efterfølgende operatør (eller transport). Formålet er endvidere at give de tilbudsgivere, som i det næstkommende udbud konkurrerer om at blive den efterfølgende operatør en indikation på, hvilket beløb de i forbindelse med deres tilbud maksimalt skal indregne til anskaffelse af dette rullende materiel. Der er alene tale om en indikation af det maksimale beløb, idet beløbet nedsættes, såfremt det rullende materiel er mangelfuldt vedligeholdt, beskadiget eller har defekter, jf. nedenstående afsnit. Den endelige købesum for dette rullende materiel kendes således først 6 måneder før kontraktens ophør, jf. afsnit 4.56. På dette tidspunkt har køber og sælger underskrevet aftalen om overdragelse af rullende materiel.

- 4.37. Den **endelige købesum** - hvilket er det beløb, køber skal betale sælger, jf. appendiks 4.1, pkt. 7.2 og 7.3 - fastlægges ved at fratække den foreløbige købesum den værdiforringelse, der er påført det rullende materiel pga. mangelfuld vedligeholdelse, skader eller defekter.

- 4.38. Den evt. værdiforringelse fastlægges ved en vurdering udført af 2 uvildige vurderingsmænd.
- 4.39. Trafikstyrelsen anmoder senest 15 måneder inden Kontraktens ophør Voldgiftsinstituttet (Danish Arbitration) om at stille 2 uvildige vurderingsmænd i forslag. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, skal Trafikstyrelsen, snarest muligt efter Trafikstyrelsen er blevet bekendt med datoen for Kontraktens ophør, anmode Voldgiftsinstituttet om at stille vurderingsmænd i forslag.
- 4.40. Foreslåede vurderingsmænd skal have erfaring med vurdering og/eller salg af rullende materiel (tog). Køber og sælger kan fremsætte indsigelser imod forslag til vurderingsmænd, f.eks. under henvisning til at en foreslået vurderingsmand er inhabil. Trafikstyrelsen behandler og afgør evt. indsigelser efter høring af parterne. Hvis styrelsen vurderer, at en indsigelse er berettiget, forespørger styrelsen Voldgiftsinstituttet om at stille en anden vurderingsmand i forslag. Trafikstyrelsen udmelder de 2 vurderingsmænd.
- 4.41. Hvis Voldgiftsinstituttet på dette tidspunkt ikke længere befatter sig med at stille vurderingsmænd med erfaring med vurdering og/eller salg af rullende materiel i forslag, identificerer Trafikstyrelsen efter høring af køber og sælger et andet dansk eller udenlandsk institut el. lign., som ikke er under indflydelse af hverken styrelsen, køber eller Operatøren/sælger, og som beskæftiger sig med at stille uvildige vurderingsmænd i forslag med erfaring med vurdering og/eller salg af rullende materiel. Derefter følges proceduren i ovenstående afsnit.
- 4.42. Såfremt det rullende materiel overdrages ved 2 eller flere overdragelsesaftaler, jf. afsnit 4.4, sker processen med udmeldelse af vurderingsmænd, jf. ovenstående 2 afsnit, separat for hver overdragelsesaftale, men Trafikstyrelsen vil anmode Voldgiftsinstituttet om at stille de samme 2 vurderingsmænd i forslag med henblik på, at de kan vurdere alt det rullende materiel. I de følgende afsnit beskrives forløbet, hvis der er tale om en enkelt overdragelsesaftale. Hvis der er flere overdragelsesaftaler, vil der være flere parallelle forløb.
- 4.43. Trafikstyrelsen samler en dokumentpakke, bl.a. med overdragelsesaftalen med bilag og uddrag af udbudsmaterialet, herunder bilag 3, som overdrages til de 2 vurderingsmænd samtidig med deres udmelding.
- 4.44. Umiddelbart efter de 2 vurderingsmænds udmelding udarbejder de et overslag over deres samlede honorar incl. evt. udlæg (transport, hotel, forplejning samt evt. udgifter til ekstern bistand). Overslaget sendes i høring hos køber og sælger. De 2 vurderingsmænd skal straks varsle køber og sælger, såfremt der er risiko for, at overslaget ikke holder.
- 4.45. De 2 vurderingsmænd skal vurdere, om de(t) af overdragelsesaftalen omfattede rullende materiel er værdiforringet som følge af mangelfuld vedligeholdelse, skader eller defekter. Vurderingen skal foretages togsæt for togsæt under hensyn til evt. forskelle i type, alder og stand etc.
- 4.46. Værdiforringelsen skal vurderes i forhold til den foreløbige købesum fastsat i medfør af afsnittene ovenfor, idet vurderingsmændene skal lægge til grund, at den foreløbige købesum er markedsprisen (værdien i handel og vandel) for det rullende materiel, såfremt det er vel vedligeholdt og uden skader og defekter.
- 4.47. Den evt. værdiforringelse skal anslås i DKK excl. moms som den anslåede reduktion i markedsprisen (reduktion af værdien i handel og vandel) som følge af den mangelfulde vedligeholdelse, skader eller defekter. Reduktionen i markedspris skal baseres på den tænkte situation, at sælger havde haft ca. 24 måneder til at sælge det rullende materiel kontant til en kvalificeret, uafhængig tredjemand på de vilkår, der fremgår af overdragelsesaftalen.

- 4.48. Slid og ælde samt teknisk forældelse forårsaget af det rullende materiels alder og anvendelse, medfører ikke reduktion i markedsprisen, idet vurderingsmændene skal lægge til grund, at der allerede er taget hensyn hertil i den foreløbige købesum. Såfremt vurderingsmændene vurderer, at det rullende materiel er vel vedligeholdt og er uden skader og defekter, skal der ikke ske nogen reduktion i markedsprisen. I så fald svarer den foreløbige købesum til den endelige købesum.
- 4.49. De 2 vurderingsmænd aftaler - efter høring af køber og Operatør/sælger samt under overholdelse af bestemmelserne i dette bilag - selv fremgangsmåden, herunder tidsplanen, for deres arbejde.
- 4.50. Til brug for deres vurdering skal de 2 vurderingsmænd indhente supplerende materiale fra Operatøren/sælger - i det omfang de 2 vurderingsmænd skønner det nødvendigt.
- 4.51. Operatøren/sælger er forpligtet til at bistå vurderingsmændene i det ønskede omfang, herunder med kopi af dokumenter, besvarelse af spørgsmål på skrift eller på møder, udarbejdelse af notater, oversigter og rapporter (herunder tilstandsrapporten i appendiks 4.1, pkt. 4.3) etc.
- 4.52. Operatøren/sælger har pligt til at give vurderingsmændene retvisende og dækkende oplysninger. Operatøren/sælger har således - som udslag af deres loyale oplysningspligt - også pligt til at oplyse vurderingsmændene om alle skader og defekter. Det understreges, at Operatøren/sælger ikke modtager særskilt vederlag for denne bistand.
- 4.53. Til brug for deres vurdering skal de 2 vurderingsmænd - med mindre både køber og sælger indvilliger i en anden fremgangsmåde - gennemføre en besigtigelse togsæt for togsæt (eksklusiv omløbsdele og specialværktøj) samt evt. gennemføre tests eller tekniske undersøgelser af et eller flere togsæt, evt. ved inddragelse af særlig teknisk bistand fra uvildige eksperter. Operatøren/sælger skal medvirke i den anledning, idet det understreges, at det sker uden særskilt vederlag. Vurderingsmændene skal i videst muligt omfang tilrettelægge besigtigelsen - f.eks. ved at gennemføre den om natten - således at der tages hensyn til den daglige drift.
- 4.54. Vurderingsmændene udarbejder en rapport i elektronisk format, der - togsæt for togsæt - kort og overskueligt beskriver det rullende materiels stand, herunder om vedligeholdelsesstanden vurderes at være mangelfuld, og om der vurderes at være skader og defekter. I givet fald oplyses den mangelfulde vedligeholdelse og de pågældende skader og defekter. Den evt. anslåede reduktion i markedsprisen begrundes togsæt for togsæt. Rapporten sendes i udkast til køber og Operatøren/sælger med henblik på, at disse får lejlighed til at kommentere udkastet, herunder påpege evt. misforståelser og faktuelle fejl.
- 4.55. Vurderingsmændene må ikke afgive dissens, og vurderingsrapporten skal fremstå som et fælles produkt.
- 4.56. Den endelige vurderingsrapport afleveres til sælger, køber og Trafikstyrelsen senest 6 måneder inden Kontraktens ophør. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, meddeler Trafikstyrelsen samtidig med vurderingsmændenes udmelding fristen for vurderingsrapportens aflevering.
- 4.57. Omkostningerne til de 2 vurderingsmænd (honorar og udlæg) samt evt. omkostninger til Voldgiftsinstituttet (for arbejdet med at bringe vurderingsmænd i forslag etc.) deles mellem køber og Operatør.

Eksempel:

Den foreløbige købesum efter regulering for et togsæt er beregnet til DKK 7.384.820 (hvilket beløb fremkommer ved at kombinere eks. A med eksemplet på, hvordan den foreløbige købesum reguleres (DKK 6.154.850 x 1,2)). Vurderingsmændene har vur-

deret, at togsættet er mangelfuldt vedligeholdet, og at dette indebærer en anslået reduktion i markedsprisen på DKK 200.000. Købesummen, køber skal betale for togsættet, udgør derfor DKK 7.184.820, jf. afsnit 4.37 og appendiks 4.1, pkt. 7.2 og 7.3. Det understreges, at den fastlagte købesum ikke reguleres, selvom der er minimum 6 måneder til kontraktens ophør fra tidspunktet, hvor vurderingsmændene fremlægger den endelige vurderingsrapport.

#### Eksempel slut

#### **1.3.4.2 Købesum for rullende materiel omfattet af optioner i afsnit 4.6 og 4.8, købesum for erstatningstogsæt i afsnit 4.7 samt købesum for specialværktøj og omløbsdele**

- 4.58. Købesummen for rullende materiel omfattet af optionerne i afsnit 4.6 og 4.8 samt købesummen for erstatningstogsæt omfattet af afsnit 4.7 samt købesummen for specialværktøj og omløbsdele fastlægges ved en vurdering af markedsprisen (prisen i handel og vandel), der udarbejdes af de i medfør af pkt. 1.3.4.1 udpegede 2 uvildige vurderingsmænd samtidig med, at de udarbejder den i pkt. 1.3.4.1 nævnte vurdering. Den fastlagte købesum reguleres ikke, selvom der er minimum 6 måneder til kontraktens ophør fra tidspunktet, hvor vurderingsmændene fremlægger den endelige vurderingsrapport. Købesummen er det beløb, som køber i givet fald skal betale sælger, jf. appendiks 4.1, pkt. 7.2 og 7.3.
- 4.59. Vurderingen foregår som beskrevet i afsnit 4.39-4.57, dog gælder der i stedet for afsnit 4.45-4.48 og 4.54 følgende:
- 4.60. De 2 vurderingsmænd skal vurdere markedsprisen på sælgers ydelse (det rullende materiel omfattet af optionerne i afsnit 4.6 og 4.8, erstatningstogsæt omfattet af afsnit 4.7 samt specialværktøj og omløbsdele) i DKK excl. moms. Vurderingen skal baseres på den tænkte situation, at sælger havde haft ca. 24 måneder til at sælge det rullende materiel samt specialværktøj og omløbsdele kontant til en kvalificeret, uafhængig tredjemand på de vilkår, der fremgår af overdragelsesaftalen, og at salget havde fundet sted som led i sælgers salg af det rullende materiel omfattet af pkt. 1.3.4.1. Vurderingsmændene skal med andre ord basere deres vurdering på den tænkte situation, at der var tale om salg af en samlet materielbeholdning (altså f.eks. 42 togsæt inkl. specialværktøj og omløbsdele).
- 4.61. Den vurderede markedspris skal fastsættes togsæt for togsæt og for de enkelte omløbsdele og specialværktøj ud fra en vurdering af den faktiske (f.eks. type, alder og stand) og retlige (f.eks. medfølgende garantier og reklamationer) tilstand af sælgers ydelse.
- 4.62. Markedsprisen angives og begrundes i den i pkt. 1.3.4.1 nævnte vurderingsrapport togsæt for togsæt samt med relevant omtale af specialværktøj og omløbsdele.

#### **1.3.5 Særligt om overdragelse af rullende materiel som Operatøren har lejet, leaset, lånt eller på anden måde tilvejebragt**

- 4.63. Bestemmelserne i pkt. 1.3.5 supplerer de øvrige bestemmelser i dette bilag. Aftaler om overdragelse af rullende materiel, som Operatøren har lejet, leaset, lånt eller på anden måde tilvejebragt, skal således - med mindre andet eksplicit er anført - både overholde bestemmelserne i pkt. 1.3.5 og de øvrige bestemmelser i bilaget.
- 4.64. Leje, leasing, lån eller anden måde tilvejebringelse af rullende materiel omfatter alle situationer, hvor Operatøren, på anden vis end ved at eje det rullende materiel, har tilvejebragt det i pkt. 1.2 omfattede rullende materiel. Omfattet er således f.eks. og så situationer, hvor Operatøren låner/lejer rullende materiel af et andet selskab i den koncern, som Operatøren tilhører.

- 4.65. Operatøren giver straks ejeren/ejerne af det omfattede rullende materiel meddelelse om de meddelelser, som styrelsen afgiver over for Operatøren, af betydning for ejeren/ejerne af det omfattede rullende materiel (se f.eks. afsnit 4.8 og afsnit 4.15). Operatørens meddelelse sendes samtidig i kopi til Trafikstyrelsen.
- 4.66. Operatøren skal i forbindelse med aftalen om leje, leasing, lån eller tilvejebringelse af rullende materiel sikre, at Operatøren kan opfylde alle bestemmelser i bilaget (se f.eks. afsnit 4.3, 4.13, 4.14, 4.20, 4.21, 4.23 samt 4.50-4.53). Operatøren skal således sikre, at den efterfølgende operatør/Staten (eller transport) kan købe det i pkt. 1.2 nævnte rullende materiel på de vilkår, der fremgår af dette bilag (herunder til købesummen fastsat i medfør af pkt. 1.3.4.1 og 1.3.4.2) og appendiks 4.1. De steder i dette bilag, hvor der pålægges pligter på ejer/sælger af det rullende materiel, påhviler det dermed Operatøren at sikre, at disse pligter opfyldes. Operatøren skal sikre, at Trafikstyrelsen kan kræve, at ejer/sælger af det rullende materiel på Trafikstyrelsens anmodning underskriver en af styrelsen udfærdiget 3-parts aftale mellem ejer/sælger, Operatøren og Trafikstyrelsen, hvorved ejer/sælger erklærer, at bilag 4 og appendiks 4.1 vil blive opfyldt. Det skal endvidere fremgå af 3-partsaftalen, at ejer/sælger ikke kan overdrage sine forpligtelser i henhold til aftalen uden skriftlig accept fra både Operatøren og Trafikstyrelsen. Evt. diskussioner, uenigheder eller tvister med Operatørens aftaleparter (f.eks. et leasingselskab) er Trafikstyrelsen uvedkommende, jf. også Hovedkontraktens pkt. 1.3 og 5.2, 2. afsnit.
- 4.67. Operatøren skal på Trafikstyrelsens anmodning til hver en tid erklære, at Operatøren og ejeren/ejerne af det rullende materiel nævnt i pkt. 1.2 ikke har indgået nogen aftale, hverken mundtligt eller skriftligt, udtrykkeligt eller stiltiende, som begrænser købers rettigheder i henhold til aftale om overdragelse af rullende materiel.
- 4.68. Operatøren skal på Trafikstyrelsens anmodning til hver en tid erklære, at Operatøren og ejeren/ejerne af det rullende materiel nævnt i pkt. 1.2 ikke har indgået nogen aftale, hverken mundtligt eller skriftligt, udtrykkeligt eller stiltiende, som fraviger bestemmelserne i dette bilag.
- 4.69. Såfremt Operatøren og ejeren/ejerne af det rullende materiel nævnt i pkt. 1.2 indgår aftale, mundtligt eller skriftligt, udtrykkeligt eller stiltiende, som fraviger bestemmelserne i dette bilag, kan Trafikstyrelsen betragte det som væsentlig misligholdelse fra Operatørens side af nærværende kontrakt med styrelsen om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland.
- 4.70. Trafikstyrelsen fremsender Operatøren en kopi af de i afsnit 4.20 nævnte aftaler, ligesom styrelsen sender Operatøren kopi af al korrespondance med sælger/sælgerne.
- 4.71. Trafikstyrelsen skal senest 1 måned efter driftsstart have kopi af de aftaler om leje/leasing/lån/el.lign., som stiller det i pkt. 1.2 nævnte rullende materiel til rådighed. Aftalerne er fortrolige, indtil udbudsbekendtgørelsen i forbindelse med det kommende udbud udsendes. Operatøren/sælger kan anmode om, at dele af aftalerne stedse er fortrolige, og derfor kun må ses af Trafikstyrelsen. Det er styrelsen, der afgør, om anmodningen efterkommes.
- 4.72. Overdragelsesaftalen underskrives af ejeren af det rullende materiel som sælger og af køber. Operatøren skriver ikke under.

### **1.3.6 Særligt om frister i dette bilag og i appendiks 4.1, såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb**

- 4.73. Såfremt Kontrakten ophører af andre årsager end pga. udløb, finder dette bilag og appendiks 4.1 uændret anvendelse (med mindre andet er særskilt angivet). Trafikstyrelsen har dog ret til at fastsætte nye frister til erstatning for frister, som ikke kan overholdes, såfremt der er tale om, at overdragelsen finder sted med en betydelig

kortere frist. De af Trafikstyrelsen fastsatte nye frister skal fastsættes efter en rimelig afvejning af interesserne hos sælger, køber og Trafikstyrelsen.

### **1.3.7 Særligt om krav til Operatørens aftale(r)**

- 4.74. Såfremt Operatøren indgår kontrakt om levering af nyt rullende materiel omfattet af pkt. 1.2, skal kontrakten udformes på en sådan måde, at Operatørens rettigheder for så vidt angår garanti på alle dele af leverancen kan transporteres til den efterfølgende operatør/Staten.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 4  
Overdragelse af rullende  
materiel***

## **Appendiks 4.1**

# **Aftale om overdragelse af rullende materiel**

# Indhold

<b>1</b>	<b>PARTERNE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>BAGGRUND</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>DEFINITIONER</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>YDELSEN</b>	<b>6</b>
4.1	Generelt	6
4.2	Togsæt	6
4.3	Dokumentation	6
4.4	Omløbsdele, herunder højkostkomponenter	7
4.5	Specialværktøj	7
4.6	Rettigheder m.v. efter Sælgers kontrakt med leverandøren	7
4.7	Rettigheder m.v. som følger af Sælgers kontrakter med øvrige leverandører til togsættene	7
4.8	Immaterielle rettigheder	8
<b>5</b>	<b>Leveringstidspunkt for levering 1 og 2</b>	<b>8</b>
5.1	Gennemgang forud for levering	8
<b>6</b>	<b>Leveringssted</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Købesummen og dennes betaling samt sikkerhedsstillelse</b>	<b>9</b>
7.1	Den foreløbige købesum	9
7.2	Den endelige købesum mv.	9
7.3	Købesummens deponering og betaling	9
7.4	Sikkerhedsstillelse	10
7.4.1	Købers anfordringsgaranti	10
7.4.2	Sælgers anfordringsgaranti	10
<b>8</b>	<b>Sælgers erklæringer</b>	<b>10</b>
<b>9</b>	<b>Anticiperet misligholdelse</b>	<b>11</b>
<b>10</b>	<b>Misligholdelse</b>	<b>11</b>
10.1	Sælgers misligholdelse	11
10.1.1	Forsinket levering af Sælgers ydelser	11
10.1.2	Mangler ved Sælgers ydelser	12
10.2	Købers misligholdelse	13
<b>11</b>	<b>Tavshedspligt</b>	<b>14</b>
<b>12</b>	<b>Ændringer aftales skriftligt</b>	<b>14</b>
<b>13</b>	<b>Omkostninger</b>	<b>14</b>
<b>14</b>	<b>Tvister</b>	<b>14</b>
14.1	Forhandling	14
14.2	Voldgift	14
<b>15</b>	<b>Eksemplarer</b>	<b>15</b>

<b>16</b>	<b>Betinget aftale</b>	<b>15</b>
<b>17</b>	<b>Lovvalg</b>	<b>15</b>
<b>18</b>	<b>Underskrifter</b>	<b>15</b>

## Bilagsfortegnelse

- Bilag 1 Oversigt over de omfattede togsæt og en beskrivelse/specifikation af disse inkl. samtlige tegninger, diagrammer mv., produktblade, manualer mv., brugsanvisninger mv., vejledninger mv., sikkerhedsrapporter mv. samt beskrivelser af udført service og vedligeholdelse (uanset om dette materiale foreligger elektronisk eller på papir) etc. [vedlægges senere, jf. bilag 4]
- Bilag 2 Dokumentation mv. [vedlægges senere, jf. bilag 4 samt pkt. 4.3]
- Bilag 3 Oversigt over omløbsdele, herunder højkostkomponenter [vedlægges senere, jf. bilag 4 samt pkt. 4.4]
- Bilag 4 Oversigt over specialværktøj tilknyttet togsæt [vedlægges senere, jf. bilag 4 samt pkt. 4.5]
- Bilag 5 Sælgers kontrakt(er) med leverandøren/leverandørerne/eller Sælgers sælger(e) (hvis Sælger har købt togsæt brugt) af togsæt, opdateret til overtagelsestidspunktet [vedlægges senere, jf. bilag 4 samt pkt. 4.6]
- Bilag 6 Sælgers evt. kontrakt(er) med øvrige leverandører til togsæt (f.eks. evt. selvstændige leverandører af it-systemer), opdateret til overtagelsestidspunktet [vedlægges senere hvis relevant, jf. bilag 4 samt pkt. 4.7]
- Bilag 7 Leveringssted(er) [udestår, da de(t) først fastlægges efter Køber og Sælgers underskrift, jf. kapitel 6 - bilaget indsættes af Køber og Sælger]
- Bilag 8 Vurderingsrapport [vedlægges senere, jf. bilag 4]
- Bilag 9 Acceptrapport [udarbejdes og vedlægges forud for levering, jf. pkt. 5.1]
- Bilag 10 Skabelon til Købers anfordringsgaranti
- Bilag 11 Skabelon til Sælgers anfordringsgaranti

# 1 PARTERNE

[navnet på vinderen af nærværende udbud (der i resten af udbudsmaterialet generelt er kaldet Operatøren) [eller navnet på ejeren af det omfattede rullende materiel] [det relevante navn, adressen og CVR indsættes af Trafikstyrelsen i overensstemmelse med bilag 4]

(kaldet Sælger)

**og**

[navnet på efterfølgende operatør, dvs. vinderen af næstkommende udbud] [eller navn på selskab valgt af den efterfølgende operatør] [eller Staten] [eller navn på det af Staten valgte selskab] [det relevante navn, adressen og CVR indsættes af Trafikstyrelsen i overensstemmelse med bilag 4]

(kaldet Køber)

(Sælger og Køber er sammen kaldet Parterne)

har d.d. indgået følgende aftale om overdragelse af rullende materiel (kaldet Aftalen).

## 2 BAGGRUND

Trafikstyrelsen gennemførte i 2008-2009 et udbud om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland. Udbuddet blev vundet af [Operatøren - navnet på den kommende operatør indsættes af Trafikstyrelsen inden aftalens underskrift].

I medfør af bilag 4 i udbudsmaterialet har [Operatøren - navnet på den kommende operatør indsættes af Trafikstyrelsen inden aftalens underskrift] pligt til at overdrage det rullende materiel til den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller – hvis Trafikstyrelsen måtte beslutte dette - til Staten (eller et af Staten valgt selskab). Forpligtelsen gælder, uanset om [Operatøren - navnet på den kommende operatør indsættes af Trafikstyrelsen inden aftalens underskrift] ejer, lejer/leaser eller låner (eller på anden måde har tilvejebragt) det rullende materiel. Der henvises nærmere til pkt. 1.1 og 1.2 i bilag 4.

Trafikstyrelsen har besluttet, at det rullende materiel skal overdrages til [Trafikstyrelsen indsætter: Den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller Staten (eller et af Staten valgt selskab)].

[Trafikstyrelsen indsætter her en kort beskrivelse af, hvorledes Operatørens materielbeholdning er tilvejebragt (eje, leje, leasing eller på anden måde tilvejebragt), inkl. en angivelse af hvem der pt. ejer det pågældende rullende materiel omfattet af nærværende overdragelsesaftale]

Parterne i denne Aftale er således [Trafikstyrelsen indsætter, jf. ovenfor], der har aftalt følgende:

## 3 DEFINITIONER

Aftale(n): Samlet betegnelse for nærværende dokument tillige med de i bilagsfortegnelsen nævnte bilag, der således udgør en integreret del af Aftalen.

Leverandør(en): Med mindre andet særskilt er anført, betegnelse for Sælgers sælger, uanset om Sælger har købt (hele eller dele af) det rullende materiel (som nyt eller brugt) af en togproducent, en anden togoperatør, et koncernforbundet selskab, en it-leverandør, en mellemmand etc. Med mindre andet særskilt er anført, kan leverandør også forstås i flertal for det tilfælde, at Sælger har købt det rullende materiel af flere leverandører/sælgere.

Rullende materiel: Samlebetegnelse for ydelsen i afsnit 4 (med mindre andet særskilt er anført).

Sælger: Ejeren af det rullende materiel, som overdrages i medfør af denne aftale [kan være Operatøren eller et leasingselskab eller en helt tredje; slettes af Trafikstyrelsen]

Køber: Den kommende ejer af det rullende materiel, som overdrages i medfør af denne aftale [kan være den efterfølgende operatør (eller et af den efterfølgende operatør valgt selskab) eller Staten (eller et af Staten valgt selskab); slettes af styrelsen]

## 4 YDELSEN

### 4.1 Generelt

Sælger overdrager på de i Aftalen anførte vilkår og betingelser ejendomsretten til Køber til følgende aktiver:

1. De i bilag 1 angivne togsæt med inventar og tilhørende it-systemer mv.
2. Dokumentation til de i bilag 1 angivne togsæt, jf. bilag 2.
3. De i bilag 3 angivne omløbsdele til disse togsæt.
4. Det i bilag 4 angivne specialværktøj, der er knyttet til togsættene.
5. Rettigheder m.v. som følger af Sælgers kontrakt(er) med leverandøren af togsættene, jf. bilag 5.
6. Rettigheder m.v. som følger af Sælgers evt. kontrakter med øvrige leverandører til togsættene, herunder eventuelle selvstændige leverandører af it-systemer, jf. bilag 6.

Overdragelsen omfatter således bl.a. ikke

1. Passiver, herunder evt. pantehæftelser, tilknyttet det rullende materiel (jf. også pkt. 8.7).
2. Forpligtelser over for kunder, leverandør m.fl., samt erstatningskrav, herunder krav vedrørende arbejdsskader med betalingspligt for Sælger, der allerede er rejst eller eventuelt måtte blive rejst efter levering, og som vedrører perioden før levering.
3. Sælgers forsikringsaftaler.

### 4.2 Togsæt

Togsættene omfattet af denne Aftale er beskrevet i bilag 1.

### 4.3 Dokumentation

Dokumentationen skal omfatte al opdateret dokumentation m.v., herunder vedligeholdelsesdokumentation, som Sælger er berettiget til under Sælgers kontrakt med dennes leverandør eller vedligeholdelsestjenesteyder.

Dokumentationen skal endvidere omfatte en oversigt over alle reklamationer og garantiopfølgninger over for leverandøren. Oversigten skal være bilagt alt materiale vedrørende de enkelte reklamationer og garantiopfølgninger, og Sælger skal på Købers forespørgsel bistå Køber med forklaring og evt. uddybning af materialet. Sælger skal på Købers forespørgsel endvidere bistå Køber med opfølgning over for Sælgers leverandør på uafsluttede reklamations- og garantiopfølgninger.

Dokumentationen skal ydermere omfatte en oversigt over alle udbedringer, forbedringer og ændringer mv. af det rullende materiel, herunder sådanne som måtte være udført af leverandøren som led i garantisager. Oversigten skal være bilagt alt materiale vedrørende de enkelte udbedringer, forbedringer, ændringer mv., og Sælger skal på Købers forespørgsel bistå Køber med forklaring og evt. uddybning af materialet.



Dokumentationen skal også omfatte værksteds- og vedligeholdelsesmanualer og forskrifter, uanset om Sælger eller Sælgers vedligeholdelsestjenesteyder er i besiddelse af disse. Sælger skal på Købers forespørgsel bistå Køber med forklaring og evt. uddybning af materialet, herunder med inddragelse af evt. vedligeholdelsestjenesteyder. Dokumentation skal endelig omfatte dokumentation for samtlige udførte eftersyn i henhold til leverandørens (fabrikkens) specifikationer, herunder af hver enkelt arbejdsopgave i de enkelte eftersyn med den ansvarliges kvittering. Sælger skal på Købers forespørgsel bistå Køber med forklaring og evt. uddybning af materialet, herunder med inddragelse af evt. vedligeholdelsestjenesteyder.

Umiddelbart forud for vurderingsmændenes gennemgang af det rullende materiel udarbejder Sælger, om nødvendigt med inddragelse af Operatøren, en tilstandsrapport, som opsummerer hvert togsæts tilstand, herunder evt. udskudte reparationer og ikke-diagnosticerede fejl.

Sælger er forpligtet til at sørge for, at ovennævnte dokumentation på leveringstidspunktet er opdateret og fyldestgørende i overensstemmelse med kontrakten med leverandøren.

Dokumentationen fremgår af bilag 2.

#### 4.4 **Omløbsdele, herunder højkostkomponenter**

Omløbsdele skal omfatte samtlige omløbsdele, der er tilknyttet togsættene i bilag 1, som Sælger ejer på leveringstidspunktet.

Samtlige omløbsdele er anført i bilag 3.

#### 4.5 **Specialværktøj**

Specialværktøj skal omfatte al specialværktøj, som Sælger på leveringstidspunktet har, og som er tilknyttet togsættene.

Al specialværktøj er anført i bilag 4.

#### 4.6 **Rettigheder m.v. efter Sælgers kontrakt med leverandøren**

Samtidig med overdragelsen af de i pkt. 4.1-4.5 nævnte aktiver, skal Sælger overdrage samtlige rettigheder som følger af Sælgers kontrakt(er) med leverandøren af det rullende materiel pr. leveringstidspunktet, herunder Sælgers rettigheder vedrørende uafsluttede reklamations- og garantiopfølgninger, og sælgers rettigheder i henhold til evt. stadig gældende garantier (f.eks. garantier på udskiftede dele, garantier på udført vedligehold, udskiftninger og reparationer samt garantier vedrørende LCC (Life Cycle Cost) eller beskyttelse mod korrosion etc.). Sælgers kontrakt(er) om levering af det rullende materiel vedlægges som bilag 5, idet kontrakten/erne skal være opdateret til og med leveringstidspunktet med ændringer, tilføjelser og lignende.

#### 4.7 **Rettigheder m.v. som følger af Sælgers kontrakter med øvrige leverandører til togsættene**

Samtidig med overdragelsen af de i punkt 4.1-4.5 nævnte aktiver, skal Sælger overdrage samtlige rettigheder som følger af Sælgers kontrakter med øvrige leverandører til det rullende materiel, herunder eventuelle selvstændige leverandører af it-systemer, pr. leveringstidspunktet. Det gælder også Sælgers rettigheder vedrørende uafsluttede reklamations- og garantiopfølgninger, og sælgers rettigheder i henhold til

evt. stadig gældende garantier (f.eks. garantier på udskiftede dele, garantier på udført vedligehold, udskiftninger og reparationer). Kontrakterne med øvrige leverandører vedlægges som bilag 6, idet kontrakterne skal være opdateret til og med leveringstidspunktet med ændringer, tilføjelser og lignende.

#### 4.8 **Immaterielle rettigheder**

Køber opnår som følge af det anførte i punkt 4.6 og punkt 4.7 samme immaterielle rettigheder, som Sælger har efter kontrakten/erne med Sælgers leverandører af og til det rullende materiel, jf. bilag 5 og 6.

## 5 Leveringstidspunkt for levering 1 og 2

De i kapitel 4 nævnte aktiver overdrages/leveres til Køber [Trafikstyrelsen indsætter dag og tidspunkt i henhold til bilag 4] (leveringstidspunktet).

Køber og Sælger kan aftale et ændret leveringstidspunkt for levering 1 og 2, således at det rullende materiel evt. leveres på en nærmere aftalt række forskellige tidspunkter.

Hvis driftsstart i henhold til Kontrakt om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland mellem Køber (eller ordre) og Trafikstyrelsen ændres, ændres leveringstidspunktet for levering 1 og 2 tilsvarende. Køber varsler uden ugrundet ophold Sælger om det ændrede leveringstidspunkt for levering 1 og 2.

Sælger har ejendomsret til det overdragne, indtil den dag og det klokkeslæt købesummen frigives.

#### 5.1 **Gennemgang forud for levering**

Parterne gennemgår forud for både levering 1 og 2 sammen det rullende materiel, og der udarbejdes og underskrives - ligeledes forud for levering - en acceptrapport (bilag 9). Parterne aftaler forløbet af denne gennemgang, herunder hvornår og hvordan den skal finde sted, og såfremt parterne ikke kan blive enige, træffer Trafikstyrelsen beslutning herom. Såfremt køber under gennemgangen finder, at det rullende materiel er behæftet med mangler, som ikke er omtalt i vurderingsrapporten (bilag 8), må køber gøre misligholdelsesbeføjelser gældende mod sælger i medfør af pkt. 10.1.2.

## 6 Leveringssted

Sælger leverer det rullende materiel på de(t) i bilag 7 aftalte leveringssted(er).

Bilag 7 udarbejdes af Køber og Sælger i fællesskab under hensyntagen til Parternes driftsmæssige forhold. Bilaget skal foreligge i endelig underskrevet form senest 1 måneder før leveringstidspunktet for levering 1. Såfremt Parterne ikke kan blive enige om indholdet af bilag 7, kan Køber uden ugrundet ophold efter udløbet af ovennævnte frist meddele Sælger et leveringssted et hvilket som helst sted på den strækning, der er omfattet af Sælgers kontrakt med Trafikstyrelsen om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- eller Vestjylland.

Sælger afholder omkostninger til transport af ydelsen til leveringsstedet/-stederne.

## 7 Købesummen og dennes betaling samt sikkerhedsstillelse

### 7.1 Den foreløbige købesum

[Den foreløbige købesum fastsættes i medfør af bilag 4. Trafikstyrelsen indsætter den foreløbige købesum, jf. bilag 4]

### 7.2 Den endelige købesum mv.

Den endelige købesum fastsættes i medfør af bilag 4, pkt. 1.3.4.1 (se bl.a. afsnit 4.37), hvortil kommer købesummen for evt. bestilte optioner, erstatningstogsæt samt specialværktøj og omløbsdele, jf. bilag 4, pkt. 1.3.4.2 (se bl.a. afsnit 4.58).

Summen af disse 2 beløb udgør købesummen, som skal betales, jf. pkt. 7.3. Beløbet er excl. moms.

Vurderingsrapporten incl. Sælgers tilstandsrapport (jf. pkt. 4.3) vedlægges Aftalen som bilag 8.

### 7.3 Købesummens deponering og betaling

Senest 2 hverdage før leveringstidspunktet for levering 1 deponerer Køber den del af købesummen (jf. pkt. 7.2), som vedrører det pågældende togsæt på en spærret konto i et af Sælger anvist pengeinstitut.

Senest 2 hverdage før leveringstidspunktet for levering 2 deponerer Køber den del af købesummen (jf. pkt. 7.2), som vedrører det resterende rullende materiel på en spærret konto i et af Sælger anvist pengeinstitut.

Sidstnævnte deponering afløser den af Køber stillede anfordringsgaranti, jf. pkt. 7.4.1.

Købesummen, dvs. depotet, frigives til Sælger, når levering 2 har fundet sted.

Deponeringen forrentes med diskontoen indtil frigivelsen. Rentebeløbet udbetales hurtigst muligt til Køber.

Hvis det er nødvendigt at aftale det nærmere forløb vedrørende deponering og frigivelse, f.eks. fordi togsættene er pantbehæftede (hvilket er i strid med pkt. 8.7), aftales dette senest 1 måned før leveringstidspunktet for levering 1. Det skal ved det nærmere aftalte forløb sikres, at der ikke gives henstand fra nogen af siderne.

## 7.4 Sikkerhedsstillelse

### 7.4.1 Købers anfordringsgaranti

Senest 5 måneder før leveringstidspunktet for levering 2 skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut, uafhængig af Køber, stilles anfordringsgaranti på et beløb svarende til hele købesummen, jf. pkt. 7.2, 2. afsnit, til sikkerhed for Købers opfyldelse af Aftalen. Såfremt Staten er Køber, skal Køber ikke stille anfordringsgaranti. Anfordringsgarantien udformes i overensstemmelse med bilag 10. Sælger er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien straks efter, Køber har deponeret købesummen (både for levering 1 og 2), jf. pkt. 7.3.

### 7.4.2 Sælgers anfordringsgaranti

Senest 5 måneder før leveringstidspunktet for levering 2 skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut, uafhængig af Sælger, stilles anfordringsgaranti på et beløb svarende til 3 % af købesummen, jf. pkt. 7.2, 2. afsnit, til sikkerhed for Sælgers opfyldelse af Aftalen.

Anfordringsgarantien udformes i overensstemmelse med bilag 11.

Køber er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien 9 måneder efter levering 2.

## 8 Sælgers erklæringer

Sælger erklærer,

- at eventuelle reklamationer og garantiopfølgninger er gjort gældende, og at den i dokumentationen i bilag 2 vedlagte oversigt over alle reklamationer og garantiopfølgninger er komplet for det rullende materiel (8.1),
- at der ikke er skader og defekter på det rullende materiel, som ikke er nævnt i vurderingsrapporten i bilag 8 eller acceptrapporten i bilag 9 (8.2),
- at det rullende materiel er vedligeholdt i overensstemmelse med leverandørens forskrifter, og at vedligeholdelsesstanden ikke er ringere, end det kan forventes henset til det rullende materiels alder, og at dokumentationen vedrørende udført vedligeholdelse og reparationer er i overensstemmelse med de faktisk udførte arbejder (8.3),
- at de af leverandørens garantier, der stadig er gældende, overføres til Køber (8.4),
- at det rullende materiel er lovligt og lever op til gældende sikkerhedsforskrifter og arbejdsmiljølovgivningen (8.5),
- at det rullende materiel har gyldig overensstemmelseserklæring og ibrugtagningstilladelse til de infrastrukturer, det rullende materiel trafikerer (8.6),
- at det rullende materiel er i fri og ubehæftet stand, og at tredjemand ikke har rettigheder over det rullende materiel (8.7),
- at Sælger hverken er i misligholdelse af kontraktforholdet med leverandøren af det rullende materiel eller af kontraktforholdet med evt. øvrige leverandørerne til det rullende materiel, jf. pkt. 4.7 (8.8),

at der i tiden fra underskrift af Aftalen til leveringstidspunktet hverken vil blive foretaget ændringer af det rullende materiel (af konstruktionsmæssig karakter) eller væsentlige eller usædvanlige dispositioner vedrørende dette, med mindre dispositionen/ændringen er godkendt skriftligt af Køber (8.9).

## 9 Anticiperet misligholdelse

Ved anticiperet misligholdelse forstås:

- Købers eller Sælgers konkurs, anmeldelse af betalingsstandsning eller åbning af forhandling om tvangsakkord, likvidation og tvangsopløsning mv., eller
- beskadigelse, ødelæggelse eller bortkomst (uanset årsag) af det rullende materiel, såfremt der dermed opstår nærliggende risiko for, at Sælger ikke kan opfylde Aftalen.

Såfremt anticiperet misligholdelse opstår, og dette ikke er afhjulpnet senest 60 kalenderdage efter modtagelse af påkrav, er den anden part berettiget til straks at hæve Aftalen. Såfremt anticiperet misligholdelse opstår mindre end 180 kalenderdage før levering, er afhjælpningsfristen (inden Aftalen kan hæves) efter modtagelse af påkrav dog kun 14 kalenderdage. Såfremt anticiperet misligholdelse opstår som følge af beskadigelse, ødelæggelse eller bortkomst af en del af det rullende materiel, er Køber (i stedet for fuldstændig ophævelse) alene berettiget til at hæve Aftalen for så vidt angår denne del (delvis ophævelse).

Påkrav skal være skriftligt med angivelse af (1) en frist for afhjælpning (60 eller 14 kalenderdage, jf. ovenfor), (2) at manglende afhjælpning medfører Aftalens ophævelse (fuldstændigt eller delvist, jf. ovenfor), (3) samt hvornår ophævelsen i givet fald har virkning.

## 10 Misligholdelse

### 10.1 Sælgers misligholdelse

#### 10.1.1 Forsinket levering af Sælgers ydelser

Såfremt Sælger må forudse, at der er risiko for forsinkelse, påhviler det Sælger straks at give Køber skriftlig og begrundet meddelelse herom.

#### Bod

Såfremt leveringstidspunktet for enten levering 1 eller 2 overskrides, og dette ikke skyldes Købers forhold eller en hændelig begivenhed, for hvilken Køber bærer faren, skal Sælger betale en bod til Køber.

Boden udgør pr. time, leveringsfristen for et togsæt overskrides, DKK 5.000. Såfremt flere togsæt er forsinkede, ganges beløbet på DKK 5.000 pr. time med antallet af forsinkede togsæt. Såfremt omløbsdele eller specialværktøj til et togsæt er forsinkede er boden DKK 1.000 pr. time, uanset hvor mange dele eller stykker værktøj, der

er forsinkede. Såfremt omløbsdele eller specialværktøj til flere togsæt er forsinkede, ganges beløbet på DKK 1.000 pr. time med antallet af forsinkede togsæt. De 2 bodsbeløb kan lægges sammen, hvis både togsæt og omløbsdele/specialværktøj er forsinkede.

Bodsbetaling betales kontant ved påkrav, eller bodsbetaling kan - efter Købers valg - modregnes i betalinger fra Køber til Sælger.

Der er ikke bod på forsinket levering af andre ydelser i kapitel 4 end togsæt og omløbsdele/specialværktøj. Der henvises i tilfælde af forsinkelse med disse ydelser til de øvrige misligholdelsesbeføjelser.

#### Ophævelse

Køber er berettiget til straks at hæve Aftalen, såfremt leveringstidspunktet for de af levering 2 omfattede togsæt overskrides med mere end 7 kalenderdage, og dette ikke skyldes Købers forhold eller en hændelig begivenhed, for hvilken Køber bærer faren.

Såfremt Sælger alene er forsinket med levering af 1 eller 2 togsæt i forbindelse med levering 2, kan Køber først hæve Aftalen, såfremt fristen for levering af de sidste 1-2 togsæt overskrides med mere end 21 kalenderdage, og dette ikke skyldes Købers forhold eller en hændelig begivenhed, for hvilken Køber bærer faren.

Såfremt fristen for levering af andre af Sælgers ydelser (jf. kapitel 4, herunder levering 1) overskrides med mere end 28 kalenderdage, og dette ikke skyldes Købers forhold eller en hændelig begivenhed, for hvilken Køber bærer faren, kan Køber hæve Aftalen.

Forinden Køber hæver Aftalen, skal Køber give Sælger et skriftligt varsel. Varslet skal afgives, straks Køber bliver opmærksom på, at Sælgers ydelse er forsinket.

#### Erstatning

Der henvises til pkt. 10.1.2 om erstatning.

For forhold, der udløser betaling af bod, kan erstatning dog kun kræves i det omfang, Køber dokumenterer et tab ud over boden.

#### Købers beføjelser i øvrigt

Ud over ovenstående bestemmelser gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelse ved forsinkelse (med mindre disse regler er fraveget ovenfor).

### **10.1.2 Mangler ved Sælgers ydelser**

Der foreligger en mangel, såfremt Sælgers ydelser ikke opfylder samtlige bestemmelser i Aftalen, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Køber med rimelighed kunne forvente.

#### Erstatning

Sælger er erstatningsansvarlig over for Køber efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor.

Sælger er dog ikke erstatningsansvarlig over for Køber for så vidt angår forhold, der ligger uden for Sælgers kontrol, og som Sælger ikke ved Aftalens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet (force majeure).

Forhold hos Sælgers underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af afsnittet ovenfor, og som Sælger 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 Sælger har givet skriftlig meddelelse herom til Køber uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Sælger er heller ikke erstatningsansvarlig for Købers indirekte tab, herunder driftstab (f.eks. Købers tab i forbindelse med Kontrakt om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland mellem Køber og Trafikstyrelsen) [parentes slettes, hvis Staten er køber], avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab, med mindre tabet hos Køber kan henføres til Sælgers forsætlige eller groft uagtsomme handlinger.

Ansvarsbegrænsningen i afsnittet ovenfor afskærer dog ikke Køber fra at søge sine evt. udgifter til leje/leasing af erstatningstogsæt til brug for opfyldelse af Kontrakt om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland mellem Køber og Trafikstyrelsen dækket hos Sælger, såfremt Sælger er erstatningsansvarlig. [hele afsnittet slettes, hvis Staten er køber]

#### Købers beføjelser i øvrigt

Ud over ovenstående bestemmelser gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelse pga. mangler (med mindre disse regler er fraveget ovenfor).

## 10.2 Købers misligholdelse

### Ophævelse

Sælger er berettiget til at ophæve Aftalen, såfremt Køber misligholder sin sikkerheds- eller betalingsforpligtelse i henhold til Aftalen.

Forinden Sælger hæver Aftalen, skal Sælger give Køber et skriftligt varsel. Varslet skal afgives, straks Sælger bliver opmærksom på Købers misligholdelse. Køber skal straks efter modtagelse af varslet opfylde sin misligholdte forpligtelse.

Det understreges, at hverken Trafikstyrelsen eller Staten i øvrigt i så fald har pligt til at overtage det rullende materiel, idet hverken Trafikstyrelsen eller Staten på nogen måde hæfter for købers evt. misligholdelse [sætningen slettes, hvis Staten er køber, da den angår situationen, hvor køber er den efterfølgende operatør; slettes af TS]

### Erstatning

Køber er erstatningsansvarlig over for Sælger efter dansk rets almindelige regler om misligholdelse, jf. dog nedenfor.

Køber er dog ikke erstatningsansvarlig over for sælger for så vidt angår forhold, der ligger uden for Købers kontrol, og som Køber ikke ved Aftalens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet (force majeure).

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

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

Køber er heller ikke erstatningsansvarlig for Sælgers indirekte tab, herunder driftstab, avancetab eller andre økonomiske konsekvenstab, med mindre tabet hos Sælger kan henføres til Købers forsætlige eller groft uagtsomme handlinger.

#### Sælgers beføjelser i øvrigt

Ud over ovenstående bestemmelser gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelse (med mindre disse regler er fraveget ovenfor).

## 11 Tavshedspligt

Parterne skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til oplysninger vedrørende hindens eller andres forhold, som de får kendskab til i forbindelse med opfyldelse af Aftalen.

## 12 Ændringer aftales skriftligt

Aftalen kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af Parternes dertil bemyndigede repræsentanter. Alle ændringer af Aftalen skal udformes som fortløbende nummererede tillæg til Aftalen. Efter underskrift sender Parterne en kopi af tillægsaftalen til Trafikstyrelsen.

## 13 Omkostninger

Omkostninger i forbindelse med indgåelse af Aftalen bæres af hver enkelt part.

## 14 Tvister

### 14.1 **Forhandling**

Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem Parterne i forbindelse med Aftalen, skal Parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten.

Om nødvendigt skal forhandlingerne løftes op på direktionsniveau i Parternes organisationer.

### 14.2 **Voldgift**

Såfremt en tvist af en part er indbragt for Parternes direktioner, og det ikke er muligt inden for 14 kalenderdage fra indbringelsen - eller den frist Parterne måtte aftale - at opnå enighed om en løsning, er en part berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort ved voldgift.



I særligt alvorlige situationer kan en part dog vælge at gå direkte til voldgiftsretten (dvs. undgå forhandling i pkt. 14.1.1).

Tvister, som måtte opstå i forbindelse med Aftalen skal afgøres endeligt ved voldgift efter de "Regler for behandling af voldgiftssager ved Voldgiftsinstituttet" (Danish Arbitration), som er gældende på tidspunktet for sagens anlæg.

Voldgiftsdommerne, hvoraf mindst formanden have hjemsted i Danmark, udpeges af Voldgiftsinstituttet (Danish Arbitration) i overensstemmelse med ovennævnte regler.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret (jf. også kapitel 17), herunder også danske processuelle regler, og processproget - for skrifter såvel som for den mundtlige forhandling - er dansk.

Såfremt der samtidig med voldgiftssagen verserer en voldgiftssag mellem Trafikstyrelsen og [Operatøren - navnet på den kommende operatør indsættes af Trafikstyrelsen, inden aftalens underskrift] eller Trafikstyrelsen og næstkommende operatør (vedrørende kontrakt om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland), (1) og de 2 sager helt eller delvist angår samme spørgsmål/de samme faktiske omstændigheder, (2) eller at det ikke kan afvises, at udfaldet af den ene sag har betydning for udfaldet af den anden sag, (3) eller at det vil være procesbesparende at behandle de 2 sager sammen, skal de 2 sager behandles sammen, såfremt Køber eller Sælger begærer dette.

## 15 Eksemplarer

Aftalen oprettes i 3 eksemplarer, der opbevares hos Sælger, Køber og Trafikstyrelsen, idet Parterne efter underskrift sender et eksemplar til Trafikstyrelsen.

## 16 Betinget aftale

Parternes underskrifter er betinget af, at Køber samtidig indgår Hovedkontrakt med Trafikstyrelsen om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland.

## 17 Lovvalg

Aftalen er undergivet dansk ret.


## 18 Underskrifter

, den

, den

For Sælger:

For Køber:



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 4, app. 1  
Aftale om overdragelse af togsæt***

## **Appendiks 4.1, bilag 10**

Skabelon til købers anfordringsgaranti

## Indhold

<b>1</b>	<b>Udkast til anfordringsgaranti</b>	<b>3</b>
1.1	Garantirekvirent/garantibeløb	3
1.2	Baggrund for sikkerhedsstillelsen	3
1.3	Garantiens ikrafttræden	3
1.4	Udbetaling under garantien	3
1.5	Garantiens ophør	3
1.6	Aftaleændringer	3
1.7	Lovvalg	4

# 1 Udkast til anfordringsgaranti

## 1.1 Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [navn på køber, indsættes af TS] (herefter benævnt køber) regning bekræftes herved, at vi (anerkendt pengeinstitut) overfor [navn på sælger indsættes af TS] (herefter benævnt sælger) uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort DKK [hele købesummen, jf. appendiks 4.1, pkt. 7.2, 2. afsnit; indsættes af TS].

## 1.2 Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som sælger har eller senere måtte få mod køber i forbindelse med aftale om overdragelse af togsæt af [dato indsættes af TS].

## 1.3 Garantiens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

## 1.4 Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til sælger ved sælgers første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer sælger efter den i pkt. 1.2 nævnte aftale.

Garantien udbetales på anfordring uden nogen prøvelse eller øvrig dokumentation for kravets berettigelse. Udbetaling sker senest 7 dage efter modtagelsen af påkrav fra sælger.

Såfremt betalingspåkrav ikke efterkommes uanset grund, er vi forpligtet til at betale morarenter efter § 5 i lov om renter ved forsinket betaling m.v. fra betalingspåkravet til betaling sker.

## 1.5 Garantiens ophør

Sælger er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien straks efter købesummens deponering (både købesummen for levering 1 og 2).

Garantien er gyldig, indtil sælger skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet.

Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

## 1.6 Aftaleændringer

Sælger kan give køber henstand og indgå aftale med køber om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte aftale, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

## 1.7 Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret. Tvister afgøres ved voldgift som fastsat i den i pkt. 1.2 nævnte aftale.

Dato.....

.....

Pengeinstituttets underskrift

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Appendiks 4.1, bilag  
10**



## **Appendiks 4.1, bilag 11**

Skabelon til sælgers anfordringsgaranti

## Indhold

<b>1</b>	<b>Udkast til anfordringsgaranti</b>	<b>3</b>
1.1	Garantirekvirent/garantibeløb	3
1.2	Baggrund for sikkerhedsstillelsen	3
1.3	Garantiens ikrafttræden	3
1.4	Udbetaling under garantien	3
1.5	Garantiens nedskrivning og ophør	3
1.6	Aftaleændringer	3
1.7	Lovvalg	4

# 1 Udkast til anfordringsgaranti

## 1.1 Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [navn på sælger indsættes af TS] (herefter benævnt sælger) regning bekræftes herved, at vi (anerkendt pengeinstitut) overfor [navn på køber indsættes af TS] (herefter benævnt køber) uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort DKK [beløbet beregnes som 3 % af købesummen, jf. appendiks 4.1, pkt. 7.2, 2. afsnit; indsættes af TS].

## 1.2 Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som køber har eller senere måtte få mod sælger i henhold til aftale om overdragelse af togsæt af [dato indsættes af TS].

## 1.3 Garantiens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

## 1.4 Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til køber ved købers første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer køber efter den i pkt. 1.2 nævnte aftale.

Garantien udbetales på anfordring uden nogen prøvelse eller øvrig dokumentation for kravets berettigelse. Udbetaling sker senest 7 dage efter modtagelsen af påkrav fra køber.

Såfremt betalingspåkrav ikke efterkommes uanset grund, er vi forpligtet til at betale morarenter efter § 5 i lov om renter ved forsinket betaling m.v. fra betalingspåkravet til betaling sker.

Købers rettigheder efter denne anfordringsgaranti kan transporteres.

## 1.5 Garantiens nedskrivning og ophør

9 måneder efter levering 2 ophører garantien. Dette gælder dog ikke, såfremt køber forinden overfor sælger har fremsat krav i henhold til den i pkt. 1.2 nævnte aftale. I så fald ophører garantien, når kravene er afklarede.

Garantien er gyldig, indtil køber 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.

## 1.6 Aftaleændringer

Køber kan give sælger henstand og indgå aftale med sælger om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte aftale, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

## 1.7 Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret. Tvister afgøres ved voldgift som fastsat i den i pkt. 1.2 nævnte aftale.

Dato.....

.....

Pengeinstituttets underskrift

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Appendiks 4.1, bilag  
11**

# **Bilag 5**

## **Stationer**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Leje af stationer</b>	<b>4</b>
2.1	Vilkår for leje af stationer	4
2.1.1	Moms	4
2.2	Stationsfaciliteter	4
2.2.1	Stationsfaciliteter som Operatøren skal leje	4
2.2.2	Stationsfaciliteter som Operatøren kan vælge at leje	5
2.2.3	Faciliteter der ejes af andre	5
2.3	Overdragelse af stationer	5
<b>3</b>	<b>Leje af velfærdslokaler</b>	<b>6</b>
3.1	Leje af lokaler til Operatørens personale (velfærdslokaler)	6
3.1.1	Moms	6
<b>4</b>	<b>Operatørens drifts- og vedligeholdelsesansvar</b>	<b>7</b>
4.1	Drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer	7
<b>5</b>	<b>Modtagepligt</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Optionen Tønder – Niebüll</b>	<b>12</b>
6.1.1	Togbetjening på Tønder – Niebüll strækningen	12
6.1.2	Velfærdslokaler på Niebüll station	12

## Appendiks 5.1

Aftale om leje af stationer

## Appendiks 5.2

Aftale om leje af velfærdslokaler

# 1 Indledning

I det følgende beskrives betingelser og vilkår for driften af de stationer, som skal betjenes i relation til nærværende Kontrakt samt en beskrivelse af de passagervendte faciliteter på de 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. den til en hver tid gældende bekendtgørelse om modtagepligt på stationer (Bekendtgørelse nr. 560 af 21/06/2000 om modtagepligt på stationer).

Visse stationer har stationsbygninger, mens andre stationer blot har ventefaciliteter på perron.

Ejerskabet til stationerne er delt mellem DSB og Banedanmark.



## 2 Leje af stationer

- 5.1. De 81 stationer, der fremgår af tabel 1 i kapitel 4, skal togbetjenes af Operatøren.

For stationer der togbetjenes af flere operatører, gælder den til en hver tid gældende bekendtgørelse om modtagepligt på stationer (Bekendtgørelse nr. 560 af 21/06/2000 om modtagepligt på stationer).

- 5.2. På 72 af de i alt 81 stationer i tabel 1 overdrages ansvaret for de publikumsvendte funktioner til Operatøren. Disse stationer er i det følgende benævnt "de overdragede stationer".

Ansvaret for de øvrige 9 stationer (Esbjerg, Bramming, Herning, Holstebro, Struer, Langå, Hadsten, Skanderborg og Århus H) varetages af DSB, herunder ansvar for drift og vedligehold. Disse stationer er i det følgende benævnt "fælles stationer".

- 5.3. Operatøren skal henvende sig til DSB vedrørende alle forhold på fælles stationer.

### 2.1 Vilkår for leje af stationer

- 5.4. Operatøren skal indgå aftale med DSB om leje af de overdragede stationer. Aftalen er udformet som en erhvervslejekontrakt mellem DSB og Operatøren, Aftale om leje af stationer, fremover benævnt 'Stationslejeaftalen'. I Stationslejeaftalen indgås en samlet lejekontrakt for alle stationer, herunder faciliteter og aptering. Stationslejeaftalen er vedlagt dette bilag som appendiks 5.1. Bestemmelser og priser heri er bindende for DSB.

Ikke alle standsningssteder er forsynet med en stationsbygning, hvor leje af indendørs arealer kan finde sted. Med stationsbygning forstås en traditionel hovedbygning opført med ventesal, billetsal, mv.

- 5.5. Operatøren skal senest 120 kalenderdage efter kontraktindgåelse, fremsende kopi af den indgåede lejeaftale til Trafikstyrelsen.

#### 2.1.1 Moms

- 5.6. Ved aftaleindgåelsen er lejemålene ikke momsregistrerede. Såfremt DSB, i henhold til Stationslejeaftalen, vælger at momsregistrere lejemålene vil Operatøren blive kompenseret af Trafikstyrelsen med nettoeffekten heraf, således at Operatøren stilles økonomisk uændret.

### 2.2 Stationsfaciliteter

- 5.7. For at sikre et ensartet serviceniveau på stationer over hele landet, er Operatøren forpligtet til at stille nedennævnte passagervendte faciliteter til rådighed for passagerne i det omfang, de stilles til rådighed for Operatøren.

#### 2.2.1 Stationsfaciliteter som Operatøren skal leje

Ejerskabet af faciliteter på stationerne er delt mellem DSB og Banedanmark. Princippet i ansvarsdelingen er, at stationsbygninger og indre adgangsveje ejes af DSB, hvorimod ydre adgangsveje ejes af Banedanmark.

Ejerskabet til perronaptering er delt. Banedanmark ejer alt fra perronbelægningen og nedefter, mens det meste af udstyret ovenpå perronbelægningen tilhører DSB. Undtaget er dog informations- og påbudsskilte, teknik til trafikinformation og perronur, som ejes af Banedanmark.

Principtegninger for ejerskabet findes i det øvrige datarumsmateriale under "Principtegning af bodeling".

- 5.8. Operatøren skal leje de nødvendige stationslokaler og faciliteter, som skal bruges i forbindelse med billetekspedition samt øvrige passagervendte faciliteter, f.eks. venturum og toiletter, som i appendiks 5.1 indgår under "Minimumskrav" og stille disse faciliteter til rådighed for passagererne.
- 5.9. De passagervendte faciliteter som Banedanmark, i henhold til Operatørkontrakten i appendiks 10.1 i bilag 10, stiller til rådighed for Operatøren, skal Operatøren stille til rådighed for passagererne.

Forhold vedrørende leje af billetalsudstyr forefindes i bilag 7.

### 2.2.2 Stationsfaciliteter som Operatøren kan vælge at leje

- 5.10. Operatøren har mulighed for at leje de faciliteter, som i appendiks 5.1 indgår under "Tilvalg". Indgåelse af aftale om leje heraf på de i appendiks 5.1 opstillede vilkår, kan alene indgås, såfremt dette sker samtidigt med indgåelsen af aftale om at leje de passagervendte faciliteter, der indgår under "Minimumskrav", jf. afsnit 5.8.

### 2.2.3 Faciliteter der ejes af andre

Stationsbygningen på Hurup Thy station ejes af Thisted Kommune. Stationsbygningen på Vemb station er ligeledes eksternt ejet. Stationsbygningerne på disse stationer kan ikke benyttes af Operatøren, og Operatøren har således ikke noget ansvar for disse bygninger.

På Herning station ejer Herning Kommune gangbroen (HR 044) fra nordlige trappestårn henover forplads, jf. Bgv nr. oversigtsplan for Herning station.

Bgv nr. liste samt oversigtsplaner forefindes i Appendiks 5.1.

## 2.3 Overdragelse af stationer

- 5.11. Operatøren skal udarbejde en overleveringsplan omfattende en periode på 1 måned op til driftsstart. I forberedelsesperioden skal Operatøren samarbejde med Arriva Tog A/S om overdragelse af opgaverne jf. bilag 9, pkt. 2.9.

## 3 Leje af velfærdslokaler

### 3.1 Leje af lokaler til Operatørens personale (velfærdslokaler)

- 5.12. Operatøren kan med DSB indgå aftale om en eller flere af de tilvalgs pakker vedrørende opholds- og velfærdslokaler for Operatørens personale i overensstemmelse med den erhvervslejekontrakt, der er vedlagt i appendiks 5.2, Aftale om leje af velfærdslokaler, fremover benævnt 'Velfærdslokalelejeaftalen'. Indgåelse af aftale om leje heraf kan alene indgås, såfremt dette sker samtidigt med indgåelse af Stationslejeaftalen.
- 5.13. Operatøren skal senest 120 kalenderdage efter kontraktindgåelse, fremsende kopi af den indgåede lejeaftale til Trafikstyrelsen.

#### 3.1.1 Moms

- 5.14. Ved aftaleindgåelsen er lejemålene ikke momsregistrerede. Såfremt DSB, i henhold til Velfærdslokalelejeaftalen, vælger at momsregistrere lejemålene, vil Operatøren blive kompenseret af Trafikstyrelsen med nettoeffekten heraf, således at Operatøren stilles økonomisk uændret.

## 4 Operatørens drifts- og vedligeholdelsesansvar

### 4.1 Drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer

- 5.15. Operatøren er ansvarlig for alle passagervendte faciliteter på de overdragede stationer (markeret med X i tabel 1), herunder ansvarlig for drift og vedligehold, jf. Stationslejeaftalen i appendiks 5.1.

Tabel 1. Stationer i Midt- og Vestjylland:

Strækning	Station	Vedligeholdelsespligt
<b>Århus – Viborg</b>	Århus H	
	Hinnerup	X
	Hadsten	
	Langå	
	Ulstrup	X
	Bjerringbro	X
	Rødkærsbro	X
<b>Viborg - Skive</b>	Viborg	X
	Stoholm	X
	Højslev	X
<b>Skive - Struer</b>	Skive	X
	Vinderup	X
	Struer	
<b>Thisted - Struer</b>	Thisted	X
	Sjørring	X
	Snedsted	X
	Hørdum	X
	Bedsted Thy	X
	Hurup Thy	X
	Ydby	X

Strækning	Station	Vedligeholdelsespligt
	Lyngs	X
	Hvidbjerg	X
	Uglev	X
	Oddesund Nord	X
	Humlum	X
<b>Struer - Skjern</b>	Hjerm	X
	Holstebro	
	Bur	X
	Vemb	X
	Ulfborg	X
	Tim	X
	Hee	X
	Ringkøbing	X
	Lem	X
	Skjern	X
<b>Århus - Skanderborg</b>	Viby Jylland	X
	Hørning	X
<b>Skanderborg - Silkeborg – Herning</b>	Skanderborg	
	Alken	X
	Ry	X
	Laven	X
	Svejbæk	X
	Silkeborg	X
	Engesvang	X
	Bording	X
	Ikast	X
	Hammerum	X

Strækning	Station	Vedligeholdelsespligt
	Birk Centerpark	X
<b>Herning - Skjern</b>	Herning	
	Herning Messecenter	X
	Studsgård	X
	Kibæk	X
	Troldhede	X
	Boris	X
<b>Skjern - Varde</b>	Tarm	X
	Ølgod	X
	Gårde	X
	Tistrup	X
	Sig	X
	Varde Nord	X
<b>Varde - Esbjerg</b>	Varde	X
	Varde Kaserne	X
	Guldager	X
	Gjesing	X
	Spangsbjerg	X
<b>Esbjerg – Ribe</b>	Esbjerg	
	Tjæreborg	X
	Bramming	
	Sejstrup	X
	Gredstedbro	X
	Ribe Nørremark	X
	Ribe	X

Strækning	Station	Vedligeholdelsespligt
Ribe - Tønder	Hviding	X
	Rejsby	X
	Brøns	X
	Skærbæk	X
	Døstrup Sønderjylland	X
	Bredebro	X
	Visby	X
	Tønder Nord	X
	Tønder	X

- 5.16. Operatøren skal sikre, at de overdragede stationer fremstår indbydende, rengjorte og attraktive for passagererne.
- 5.17. Operatøren skal have et kvalitetssikringssystem for rengøring af både indvendige og udvendige faciliteter og arealer på de overdragede stationer.
- 5.18. Kvalitetssikringssystemet for rengøring skal understøtte den kvalitet som skal leveres i henhold til nærværende Kontrakt, herunder at afsnit 5.16 understøttes.
- 5.19. Operatøren skal have et system for identifikation af fejl og mangler på indvendige og udvendige stationsarealer og faciliteter, således at stationerne fremstår indbydende og attraktive herunder, at stationens faciliteter fremstår virksomme og i god stand overfor passagererne.
- 5.20. Operatøren er ansvarlig for, at alle de overdragede stationer fremstår sneryddede og saltede eller grusede i den periode af døgnet, hvor der betjenes tog på de enkelte stationer, jf. appendiks 5.1.

Operatøren er endvidere ansvarlig for billetsalg på de overdragede stationer jf. bilag 7, hvor også krav vedrørende dette er beskrevet.

5.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil varetage ansvaret for de overdragede stationer mht. identifikation og udbedring af fejl og mangler samt rengøring af passagervendte faciliteter, herunder Tilbudsgivers standarder og kvalitetssystemer for rengøring.

Tilbudsgiver skal således som minimum beskrive kvalitetssikringssystem i relation til:

- Rengøring af indvendige faciliteter og arealer
- Rengøring af udvendige faciliteter
- Identifikation og udbedring af fejl og mangler

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om Tilbudsgivers varetagelse af ansvaret for de overdragede stationer indebærer, at stationerne i det hele vil fremstå indbydende og attraktive, herunder at stationens faciliteter er rengjorte, fungerer og er i god stand.

## 5 Modtagepligt

- 5.21. Operatøren er forpligtet til at give andre togoperatører og deres passagerer adgang til de lejede stationer efter samme retningslinjer, som er fastsat for DSB i Bekendtgørelse nr. 560 af 21/06/2000 om modtagepligt på stationer, § 1, stk. 2 og § 3.

Det kan til orientering oplyses, at følgende forhold gælder pr. 1. juni 2008:

På Varde station udfører Vestbanen A/S offentlig servicetrafik på kontrakt med Sydtrafik på strækningen Varde – Oksbøl - Nørre Nebel.

På Vemb station udfører Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S (Lemvigbanen) offentlig servicetrafik på kontrakt med Midttrafik.

På Viby Jylland station udfører A/S Hads-Ning Herreders Jernbane (Odderbanen) offentlig servicetrafik på kontrakt med Midttrafik.

På Hjerm station udfører DSB offentlig service trafik.

På Humlum, Oddesund Nord, Uglev, Hvidbjerg, Lyngs, Ydby, Hurup Thy, Bedsted Thy, Hørdum, Snedsted, Sjørring og Thisted stationer på strækningen Struer - Thisted, udfører DSB offentlig service trafik.

På Vinderup, Skive, Højslev, Stoholm, Viborg, Rødkærsbro, Bjerringbro, Ulstrup og Hinnerup stationer på strækningen Struer - Århus, udfører DSB offentlig service trafik.



## 6 Optionen Tønder – Niebüll

### 6.1.1 Togbetjening på Tønder – Niebüll strækningen

- 5.22. Såfremt optionen på strækningen Tønder – Niebüll (jf. bilag 2, pkt. 3.2 og 3.3) kaldes, skal Operatøren togbetjene stationerne i tabel 2.

Tabel 2. Stationer i Tyskland på strækningen Tønder – Niebüll:

Strækning	Station	Vedligeholdelsespligt
Tønder – Niebüll	Süderlügum	
	Uphusum	
	Niebüll	

Ansvar for de publikumsvendte funktioner på de tre stationer i Tyskland varetages af de respektive infrastrukturforvaltere, henholdsvis Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH på Süderlügum og Uphusum stationer, og DB Station & Service på Niebüll station.

### 6.1.2 Velfærdslokaler på Niebüll station

Såfremt optionen på strækningen Tønder – Niebüll kaldes, kan der eventuelt indgås aftaler om leje af opholds- og velfærdslokaler for det kørende personale på Niebüll station. DB Station & Service AG og Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH ejer lokaler her.

For oplysninger om leje af opholds- og velfærdslokaler på Niebüll station, kan der rettes henvendelse til DB Station & Service samt Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH. Kontaktoplysninger forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Kontaktoplysninger".

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 5  
Stationer**

# **Bilag 6**

## **Personale**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Sikring af tilstrækkelig arbejdskraft</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Uddannelse</b>	<b>6</b>
3.1	Uddannelse af lokomotivførere	6
3.2	Uddannelse af øvrige personalekategorier	7
3.3	Efteruddannelseskraft til medarbejdere med sikkerhedsklassificerede funktioner	7
3.4	Myndighedskrav til helbred	8
<b>4</b>	<b>Personalemæssige aspekter vedrørende optionen Tønder-Niebüll</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Virksomhedsoverdragelse af overenskomstansat personale</b>	<b>10</b>
5.1	Hvem er omfattet?	10
5.1.1	Antal medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven	10
5.1.2	Udgifter til løn	11
5.2	Operatørens forpligtelser i forbindelse med overførte medarbejdere	12
5.3	Frist for medarbejderne for meddelelse om de vil gøre brug af retten til at nægte overdragelse	12
5.4	Informationspligt	13
5.5	Refusionsopgørelse	13

# 1 Indledning

I dette bilag beskrives de forhold, der gør sig gældende i forhold til personalet i forbindelse med udførelsen af nærværende trafikopgave.

Følgende fire forhold berøres i dette bilag:

- 1) Krav til sikring af tilstrækkelig arbejdskraft.
- 2) Uddannelse af medarbejdere.
- 3) Personaleforhold, der relaterer sig til trafikering af optionen Tønder-Niebüll.
- 4) Vilkårene for overtagelse af overenskomstansat personale fra Arriva Tog A/S jf. Virksomhedsoverdragelsesloven.

## 2 Sikring af tilstrækkelig arbejdskraft

6.1. Operatøren skal inden for samtlige personalekategorier sikre et tilstrækkeligt antal medarbejdere til opfyldelse af Kontraktens trafikeringsmæssige krav, herunder eventuelle kaldte trafikeringsmæssige optioner.

6.2. Operatøren skal udarbejde to oversigter som anført herunder:

1) En oversigt over antal medarbejdere (opgjort som antal årsværk) for hver personalekategori, som Operatøren forventer at anvende fra driftsstart til håndtering af samtlige operatørfunktioner, som er omfattet af Kontrakten:

- Lokomotivførere
- Øvrigt personale i togene
- Klargøringspersonale
- Værkstedspersonale
- Trafikplanlæggere / driftsledere
- Salgspersonale på stationer
- Administrativt personale
- Øvrigt personale

2) En oversigt specifikt vedrørende lokomotivførere indeholdende det antal lokomotivførere, Operatøren forventer at rekruttere og uddanne i hvert af de år kontrakten løber i.

Ved eventuel benyttelse af underleverandører skal Operatøren oplyse antal medarbejdere i hver personalekategori, der varetager funktioner til sikring af Operatørens opfyldelse af Kontrakten.

6.A Tilbuddet skal for hver personalekategori, jf. afsnit 6.2, indeholde oplysninger om det antal medarbejdere (opgjort som antal årsværk) som tilbudsgiver forventer at anvende fra driftsstart.

Det oplyste antal medarbejdere skal være et basistal til gennemførelse af grundtrafikken, jf. bilag 2, appendiks 2.1. Herudover oplyses det antal medarbejdere i hver personalekategori som tilbudsgiver forventer at anvende som følge af eventuelle kaldte optioner.

For så vidt angår personalekategorien Lokomotivfører bedes tilbudsgiver tydeligt redegøre for, hvordan det forventede antal lokomotivførere anses for at være det nødvendige og realistiske i henhold til den tilbudte køreplan. Herunder bedes tilbudsgiver oplyse:

a) forventet effektiv årlig arbejdstid for en lokomotivfører (årsnorm fraregnet ferie, orlov, sygdom, videreuddannelse, fagligt arbejde mv.).

b) antal togminutter, forstået som den køreplanlagte tid (jf. publikumskøreplanen samt eventuel materielkørsel) for en onsdag, en lørdag og en søndag. Endvidere bedes tilbudsgiver oplyse antal togminutter, der anvendes til eventuel vendetid og rangering.

c) andelen (procent) af lokomotivførernes effektive årlige arbejdstid, der vil være reel køretid.

For så vidt angår de øvrige personalekategorier (andre end lokomotivførere) bedes tilbudsgiver oplyse, hvilke funktioner, der varetages af medarbejdere i de respektive personalekategorier.

Ved evalueringen af antal medarbejdere (opgjort som antal årsværk) i hver personalekategori, lægges der vægt på, at der er oplyst det nødvendige og et realistisk antal medarbejdere.

Tilbuddet skal desuden indeholde en oversigt specifikt for lokomotivførere over det antal lokomotivførere som tilbudsgiver forventer at rekruttere og uddanne i hvert af de år kontrakten løber i, herunder forberedelsesperioden, den primære driftsperiode og optionsperioden.

Ved evalueringen af antallet af lokomotivførere som tilbudsgiver forventer at rekruttere i hvert af de år kontrakten løber i, lægges der ligeledes vægt på, at der er oplyst det nødvendige og et realistisk antal medarbejdere.

- 6.3. Alle opgaver vedrørende lønudbetaling og personaleadministration varetages i hele kontraktperioden af Operatøren.
- 6.4. Operatøren skal have en personalepolitik, og skal på Trafikstyrelsens anmodning orientere Trafikstyrelsen om indholdet af personalepolitikken og dens udmøntning.
- 6.5. Operatøren skal til enhver tid efterleve Arbejdstilsynets arbejdsmiljøforpligtelser.

## 3 Uddannelse

- 6.6. Operatøren skal sikre, at virksomhedens medarbejdere inden for samtlige personalekategorier har den fornødne kompetence til at varetage de pålagte funktioner i forberedelsesperioden og i driftsperioden.
- 6.7. Operatøren skal sikre, at medarbejdere, der varetager sikkerhedsklassificerede funktioner uddannes i de sikkerhedsforskrifter, der til enhver tid måtte være gældende for de pågældende funktioner.

### 3.1 Uddannelse af lokomotivførere

- 6.8. Operatøren er forpligtet til at leve op til de bestemmelser, der til enhver tid måtte være gældende i forbindelse med lokomotivføreruddannelsen, herunder betalingsforpligtelser, pligt til at rapportere køreplanlagte togminutter, indmelde forventet uddannelsesbehov samt koordinere og tilrettelægge elevs praktikperioder.
- 6.9. Operatøren skal i hele Kontraktperioden uddanne lokomotivførere, og således også i det sidste år inden kontraktophør.
- 6.10. I det sidste år af Kontraktperioden, hvad enten det sidste år ligger i den primære driftsperiode eller i optionsperioden, er Operatøren forpligtet til at uddanne det antal lokomotivførere, der er lig med det gennemsnitlige antal lokomotivførere, Operatøren i hvert år af kontraktperioden har fået uddannet.
- 6.11. Operatøren skal udarbejde en tidsplan specifikt vedrørende lokomotivførere, der identificerer milepæle i forberedelsesperioden, der kan være kritiske i forhold til problemfri driftsstart.

6.B Tilbudsgivers tilbud skal indeholde en tidsplan specifikt vedrørende lokomotivførere, der identificerer en række milepæle i forberedelsesperioden, der kan være kritiske i forhold til problemfri driftsstart.

Tidsplanen skal som minimum angive:

- En milepæl, der markerer, hvornår eventuelle nye lokomotivførere forventes ansat.
- En milepæl, der markerer, hvornår retningslinier for, hvordan Operatøren forventer at fordele den nødvendige praktik mellem sig selv og øvrige operatører, er endeligt fastlagt.
- En milepæl, der markerer, hvornår en plan for hvordan Operatøren forventer at gennemføre den nødvendige praktikuddannelse såfremt Operatøren ikke på nuværende tidspunkt kører tog i Danmark, foreligger.
- En milepæl, der markerer igangsættelse af det/de første uddannelseshold til uddannelse af lokomotivførere.
- En milepæl, der markerer, hvornår halvdelen af det antal lokomotivførere, Operatøren har angivet som nødvendigt ved driftsstart, er uddannet.
- En milepæl, der markerer, hvornår samtlige lokomotivførere, Operatøren har angivet som værende nødvendige ved driftsstart, er uddannet.

Ved evalueringen af denne tidsplan lægges der vægt på, at de fremlagte tidspunkter for milepæle er gennemførlige og robuste i forhold til at sikre en til-



strækkelig og kompetent stab af lokomotivførere ved driftsstart.

Operatøren vil modtage et beløb pr. lokomotivfører for de lokomotivførere, der færdiggør deres uddannelse efter kontraktens ophør, jf. BEK 1361 af 04/12/2007.

For en nærmere beskrivelse af den offentlige lokomotivføreruddannelse henvises til Øvrigt Datarum.

### 3.2 Uddannelse af øvrige personalekategorier

- 6.12. Operatøren skal sikre, at personale, der varetager sikkerhedsklassificerede funktioner er uddannet i de sikkerhedsbestemmelser, der til enhver tid måtte være gældende for den pågældende funktion.
- 6.13. Trafikstyrelsen forestår godkendelse af eventuelle virksomhedsinterne uddannelse af medarbejdere, der varetager sikkerhedsklassificerede funktioner.
- 6.14. Desuden skal Operatøren sikre, at den nødvendige indlæring finder sted samt at både faglige og helbredsmæssige kompetencer er til stede hos medarbejdere, der varetager sikkerhedsklassificerede funktioner.

For en overordnet beskrivelse af uddannelseskrav til øvrige personalekategorier med sikkerhedsklassificerede funktioner henvises til Øvrigt Datarum.

- 6.15. Klargøringspersonale og værkstedspersonale, der skal rangere det rullende materiel, skal uddannes særligt heri.
- 6.16. For så vidt angår salgspersonalet på stationer såvel som øvrigt personale i togene er det Operatørens ansvar at sikre, at det nødvendige produkt- og branchekendskab er til stede hos disse personalekategorier. Der henvises endvidere til Bilag 7.
- 6.17. Operatøren skal udarbejde en plan, der beskriver, hvordan rekruttering af det nødvendige antal medarbejdere, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, vil finde sted.

- 6.C Tilbudsgivers tilbud skal indeholde en plan, der beskriver, hvordan rekruttering af det nødvendige antal medarbejdere, der ikke er lokomotivførere, men som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, vil finde sted.

Ved vurderingen af dette lægges der vægt på at planen er gennemførlig og robust.

### 3.3 Efteruddannelseskrav til medarbejdere med sikkerhedsklassificerede funktioner

- 6.18. Operatøren er forpligtet til leve op til de efteruddannelseskrav, der til enhver tid er gældende for lokomotivførere, herunder efteruddannelse i EUSR (efteruddannelse i SR) og i EUT (efteruddannelse i teknik), jf. den til enhver tid gældende Bekendtgørelse for Jernbanen (BJ) herfor.
- 6.19. Operatøren er forpligtet til at leve op til de krav vedrørende efteruddannelse, der til enhver tid er gældende for personale, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner

med ansættelse i jernbanevirksomheder i Danmark, jf. den til enhver tid gældende BJ herfor.

For en uddybning af disse efteruddannelseskra v henvises til Øvrigt Datarum

### 3.4 Myndighedskrav til helbred

- 6.20. Operatøren er forpligtet til at sikre, at medarbejderne lever op til de fastsatte helbredskrav på jernbaneområdet i Danmark, jf. de til enhver tid gældende bekendtgørelser på området.
- 6.21. Operatøren er ligeledes forpligtet til at leve op til de til enhver tid gældende bestemmelser vedrørende betaling af gebyrer i forbindelse med helbredsgodkendelse af medarbejdere i jernbanevirksomheder i Danmark, jf. de til enhver tid gældende bekendtgørelser på området.
- 6.22. Operatøren er forpligtet til at dække eventuelle udgifter, der måtte følge af ændrede myndighedskrav til helbredsgodkendelse.

For en henvisning til retsfor skrifterne vedrørende myndighedskrav til helbred henvises til Øvrigt Datarum

## 4 Personalemæssige aspekter vedrørende optionen Tønder-Niebull

Bestemmelserne i dette afsnit træder kun i kraft såfremt optionen på trafikering af strækningen Tønder-Niebull kaldes, jf Bilag 2, pkt. 3.2 og pkt. 3.3.

- 6.23. Operatøren skal sikre, at lokomotivførere og andre medarbejdere med sikkerhedsklassificerede funktioner der skal trafikere strækningen Tønder-Niebull, besidder de kvalifikationer, der til en hver tid måtte kræves af Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), herunder besidde behørig tilladelse til fremføring af jernbanekøretøjer, have det nødvendige kendskab til strækningen, have kendskab til det tyske sprog samt opfylde de krav, der til enhver tid måtte stilles i Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung (EBO).

For oplysninger om personalemæssige aspekter vedrørende trafikering af strækningen Tønder-Niebull, kan der rettes henvendelse til Eisenbahnbundesamt og LVS-SH. Kontaktoplysninger forefindes i Øvrigt datarum under "Kontaktoplysninger".

## 5 Virksomhedsoverdragelse af overenskomstansat personale

- 6.24. Operatøren er forpligtet til at leve op til de til enhver tid gældende bestemmelser, herunder rettigheder og forpligtelser som arbejdsgiver, der måtte være gældende på det danske arbejdsmarked, herunder regler for virksomhedsoverdragelse.
- 6.25. Trafikstyrelsen har i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmaterialet besluttet, at Lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 710 af 20. august 2002, herefter benævnt "virksomhedsoverdragelsesloven", skal anvendes af Operatøren i forbindelse med overtagelsen af driften af den midt- og vestjyske togtrafik, hvilket bl.a. betyder, at Operatøren er forpligtet til at overtage de af Arriva Tog A/S' medarbejdere, der i overvejende grad er beskæftiget med nævnte trafikopgave, jf. pkt. 5.1-5.3.

Virksomhedsoverdragelsesloven er baseret på EU-direktiv nr. 77/187/EØF af 14. februar 1977 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om varetagelse af arbejdstagernes rettigheder i forbindelse med overførsel af virksomheder, bedrifter og dele af bedrifter, som senest ændret ved EU-direktiv nr. 2001/23/EØF af 12. marts 2001.

### 5.1 Hvem er omfattet?

- 6.26. Loven omfatter kun overenskomstansatte medarbejdere. Tjenestemænd er ikke omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.
- 6.27. Ved fastlæggelse af hvilke medarbejdere, der må anses for omfattet af reglerne i virksomhedsoverdragelsesloven om overdragelse af ansættelsesforholdet til en ny operatør, lægges vægt på, at den pågældende medarbejder har sin overvejende beskæftigelsesmæssige tilknytning til nærværende trafikopgave.
- 6.28. Der vil være tale om en overførsel af en del af Arriva Tog A/S' virksomhed, hvor arbejdsopgaverne i forbindelse med nærværende trafikopgave er integreret i den øvrige virksomhed.

Arriva Tog A/S pålægges, som arbejdsgiver, ansvar for inden for de forskellige personalegrupper at identificere personale, der vil være omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.

- 6.29. Det afgørende for om der sker overdragelse af en medarbejder til Operatøren er at ansættelsesforholdet består på tidspunktet for overdragelsen, dvs. driftsstart, og at den pågældende har haft sin overvejende beskæftigelse i nærværende trafikopgave og derfor naturligt skal fortsætte beskæftigelsen. Kriteriet for om en medarbejder skal have ansættelsesforholdet overført til Operatøren er, at mindst 50 procent af arbejdstiden for den pågældende medarbejder er knyttet til nærværende trafikopgave.

Medarbejdernes tilknytning til nærværende trafikopgave opgøres af Arriva Tog A/S i forhold til den gennemsnitlige beskæftigelse i sidste halvår inden driftsstart.

#### 5.1.1 Antal medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven

Nedenstående Tabel 1 er udarbejdet på baggrund af oplysninger fra Arriva Tog A/S.

Tabellen indeholder en oversigt over antallet af medarbejdere hos Arriva Tog A/S opgjort som fuldtidsstillinger, der pr. 1. februar 2008 var omfattet af bestemmelserne i virksomhedsoverdragelsesloven.

Tallene er udtryk for det formodede maksimale antal overenskomstansatte medarbejdere, som Operatøren vil kunne få overdraget fra Arriva Tog A/S.

- 6.30. Det kan ikke garanteres, at det vil være det her præsenterede antal medarbejdere, der vil være omfattet af virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser ved driftsstart.
- 6.31. Desuden kan det ikke garanteres, at alle medarbejdere vil benytte sig af retten til at lade sig virksomhedsoverdrage til Operatøren.

Arriva Tog A/S har oplyst, at der er pr. 1. maj 2008 var 10 ansatte, som nød beskyttelse som lønmodtagerrepræsentanter.

Desuden har Arriva Tog A/S oplyst, at der pr. 1. maj 2008 var 12 kørelærere og 2 lokomotivførerinstruktører, som er omfattet af virksomhedsoverdragelseslovens bestemmelser.

Tabel 1. Antal medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven

<b>Medarbejderkategori</b>	<b>Antal</b>
Lokomotivførere <sup>1)</sup>	146
Lokomotivførere <sup>2)</sup>	30
Øvrigt personale i togene	15
Klargøringspersonale <sup>3)</sup>	-
Værkstedspersonale	30
Trafikplanlæggere	11
Salgspersonale	30
Administrativt personale	24
Ledelse	8
Øvrigt personale	40
<b>I alt</b>	<b>334</b>

<sup>1)</sup> Lokomotivførere med anciennitet over to år.

<sup>2)</sup> Lokomotivførere med anciennitet under to år.

<sup>3)</sup> Arriva Tog A/S' s lokomotivførere varetager klargøringsopgaver.

### 5.1.2 Udgifter til løn

Nedenstående tabel er udarbejdet på baggrund af oplysninger fra Arriva Tog A/S.

Tabellen indeholder en oversigt over de gennemsnitlige, månedlige udgifter til bruttoløn, hvori indgår løn, bonus, tillæg, pension samt feriepenge, for Arriva Tog A/S for de i Tabel 1 anførte medarbejdere pr. 1. maj 2008.

Tabel 2. Lønsum for medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven

<u>Medarbejderkategori</u>	<u>Lønsum (bruttoløn)</u>
Lokomotivførere <sup>1)</sup>	43.350 kr.
Lokomotivførere <sup>2)</sup>	43.350 kr.
Øvrigt personale i togene	37.650 kr.
Klargøringspersonale <sup>3)</sup>	-
Værkstedspersonale	37.050 kr.
Trafikplanlæggere	36.475 kr.
Salgspersonale	29.200 kr.
Administrativt personale	37.825 kr.
Ledelse	66.300 kr.
Øvrigt personale	32.500 kr.

<sup>1)</sup> Lokomotivførere med anciennitet over to år.

<sup>2)</sup> Lokomotivførere med anciennitet under to år.

<sup>3)</sup> Arriva Tog A/S' s lokomotivførere varetager klargøringsopgaver.

## 5.2 Operatørens forpligtelser i forbindelse med overførte medarbejdere

- 6.32. Operatøren indtræder umiddelbart i rettigheder og forpligtelser, i forhold til de overførte medarbejdere, der består på overdragelsestidspunktet.
- 6.33. Overdragelsestidspunktet er i dette udbud tidspunktet for driftsstart.
- 6.34. Virksomhedsoverdragelseslovens § 2 regulerer, hvilke forhold Operatøren umiddelbart indtræder i.
- 6.35. Opmærksomheden skal henledes på bestemmelserne i lovens § 4a vedrørende tidsfrister og vilkår i forbindelse med eventuel underretning til det/de pågældende fagforbund, såfremt Operatøren ikke ønsker at tiltræde den/de kollektive overenskomst(er), der måtte omfatte medarbejderne.

Operatøren har som information adgang til de på tidspunktet for udbudsmaterialets udarbejdelse gældende relevante overenskomster og lokale aftaler mv. for de medarbejdere, der er omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven.

De relevante gældende overenskomster og lokale aftaler forefindes i Øvrigt Datarum.

## 5.3 Frist for medarbejderne for meddelelse om de vil gøre brug af retten til at nægte overdragelse

Virksomhedsoverdragelsesloven indebærer alene en ret, men ikke en pligt, for de berørte medarbejdere til at lade sig beskæftige hos Operatøren. Det er således ikke muligt at stille en garanti for, at medarbejderne vælger at lade deres ansættelsesforhold overdrage. Hvis en medarbejder ikke ønsker at lade sig overdrage til Operatøren, er dette at betragte som en opsigelse til Arriva Tog A/S.

Arriva Tog A/S skal senest 6 måneder før driftsstart give Operatøren adgang til ajourførte oversigter over det overenskomstansatte personale, der ved driftsstart forventes at være omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, baseret på den forventede beskæftigelse i det sidste halve år før driftsstart. Samtidig skal Arriva Tog A/S give konkret orientering til de pågældende medarbejdere om, at de pågældende er omfattet af virksomhedsoverdragelseslovens regler.

Overenskomstansatte, der fra Arriva Tog A/S har fået meddelelse om, at de anses for omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, skal så vidt mulig senest 4 måneder før driftsstart give besked til Arriva Tog A/S om, hvorvidt de ønsker overførsel af arbejdsforholdet til Operatøren, eller om de agter at gøre brug af deres ret til opsigelse af stillingen til driftsstarttidspunktet. Arriva Tog A/S skal sikre Operatøren adgang til svarene og andre nødvendige oplysninger.

## 5.4 Informationspligt

Arriva Tog A/S har ansvar som overdrager i forhold til bestemmelserne i virksomhedsoverdragelsesloven.

Umiddelbart efter kontraktindgåelsen orienterer Arriva Tog A/S alle overenskomstansatte medarbejdere, der forventes at være omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, om principperne for virksomhedsoverdragelsen. Der orienteres i denne forbindelse om den fastlagte frist for at give meddelelse om, hvorvidt medarbejderen vil gøre brug af retten til at nægte overførsel af arbejdsforholdet til Operatøren.

Arriva Tog A/S giver Operatøren kopi af alt skriftligt informations- og præsentationsmateriale, som anvendes i forbindelse med medarbejderorienteringen.

I det omfang der er behov for information af medarbejderne, har Arriva Tog A/S pligt til at stille de af virksomhedsoverdragelsesloven berørte medarbejdere frit til at deltage i informationsaktiviteter i nødvendigt omfang. Det samme gælder, såfremt Operatøren har behov for at orientere medarbejdere, der skal virksomhedsoverdrages til Operatøren. Omfang af frihed til deltagelse i informationsaktiviteter, der afholdes af Operatøren, aftales konkret mellem Arriva Tog A/S og Operatøren.

- 6.36. Lov om virksomhedsoverdragelse vil også finde anvendelse ved genudbuddet i forbindelse med ophør af nærværende kontrakt, hvor Operatøren vil have ansvar som overdrager.

I henhold til virksomhedsoverdragelseslovens § 5 påhviler det overdrageren at informere lønmodtagerne om overdragelsen.

## 5.5 Refusionsopgørelse

Med overdragelsestidspunktet som skæringsdag udfærdiger Arriva Tog A/S sædvanlig refusionsopgørelse.

Saldoen berigtiges kontant på anfordring.

Refusionsopgørelsen skal være udarbejdet senest tre måneder efter overdragelsen og skal indeholde alle reguleringer parterne imellem, herunder feriepenge, overtidsbetaling, pensionsforpligtelser og søgne- og helligdagsbetalinger 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 Arriva Tog A/S 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 udarbejdelse.

Operatørens forpligtelser i forbindelse med udfærdigelse af refusionsopgørelse ved driftsophør findes i Bilag 12, pkt. 4.1.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 6  
Personale**

# **Bilag 7**

## **Salg og passagerservice**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Salg af rejser</b>	<b>6</b>
2.1	Salgskanaler	6
2.1.1	Salg af billetter og kort ved automat	6
2.1.2	Betjent salg af billetter og kort	6
2.1.3	Åbningstider for betjent salg af billetter og kort	7
2.1.4	Andre aktiviteter i forbindelse med billetsalget	7
2.1.5	Optionen Tønder – Niebüll	8
2.2	Kort- og billettyper	8
2.2.1	Trafikselskabsbilletter	9
2.2.2	Standardbilletter	9
2.2.3	Øvrige standardbilletter	10
2.2.4	Tillægsydelse til togrejser	10
2.2.5	Særlige billetprodukter	10
2.2.6	Internationale billetter	10
2.2.7	SH Nachbar billetter	10
2.2.8	Optionen Tønder - Niebüll	11
2.3	Tilbagebetaling af billetter og kort	11
2.4	Billetter til særlige grupper	11
2.4.1	Rabat til unge	11
2.4.2	Rabat til alders- og førtidspensionister	12
2.4.3	SU-kort	12
2.4.4	Rabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse	12
2.4.5	Cykler	12
2.4.6	Værnepligtige	12
2.4.7	Skolerejser	13
2.4.8	Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale	13
2.4.9	Andre frikortordninger	13
2.5	Yderligere billetprodukter	13
2.6	Billetkontrol og validering	13
2.7	Leje af udstyr til salg af rejser	14
2.7.1	Adgang til billetsalgssystem	14
2.7.2	Billetsalgsmaskiner og valideringsmaskiner	14
2.7.3	Trafikselskabers billetsalgssystem	15
2.8	Rejsekortet	15
2.8.1	Indførelse af rejsekortsystemet	15
2.8.2	Billetsalgssystem til Rejsekortet	16
<b>3</b>	<b>Rejseregler og forretningsbetingelser</b>	<b>18</b>
3.1	Forretningsbetingelser	18
3.1.1	Grundlag for forretningsbetingelser	18
3.2	Passagerrettigheder	19
3.3	Handicapservice	19
<b>4</b>	<b>Passagerinformation</b>	<b>20</b>
4.1	Passagerinformation	20
4.1.1	Operatørens hjemmeside	20
4.1.2	Optionen Tønder – Niebüll	21
4.1.3	Operatørens telefonservice	21

4.1.4	Deltagelse i "Rejseplanen"	21
4.1.5	Personalets sprogkunderskaber	21
4.1.6	Ris og ros	21
4.2	Information om billet og kort samt køreplaner	22
4.2.1	Trykte køreplaner	22
4.2.2	Salgspersonale på stationerne og i toget	22
4.2.3	Information i toget	22
4.2.4	Information til passagererne om Rejsekortet	22
4.3	Information om forsinkelser og afvigelser	22
4.3.1	Afvigelser fra normalkøreplanen	22
4.3.2	Information i toget om forsinkelser og aflysninger	23
4.4	Offentliggørelse af tal for rettidighed	23
<b>5</b>	<b>Reklame og markedsføring</b>	<b>24</b>
5.1	Markedsføring	24
5.2	Reklamepladser på stationer og i tog	24
<b>6</b>	<b>Samlet beskrivelse af servicekoncept</b>	<b>25</b>
<b>7</b>	<b>Indtægter og takster</b>	<b>26</b>
7.1	Typer af rejser og indtægter	26
7.1.1	Rejser på trafikskabernes billetter og kort	26
7.1.2	Rejser på standardbilletter og -kort	26
7.1.3	Statslige tilskud til rabatter for øvrige standardbillet- og kort m.v.	27
7.1.4	Internationale billetter, salgsgebyrer og provision	27
7.1.5	Indtægter, optionen Tønder – Niebüll	28
7.2	Bus & Tog Samarbejdet	28
7.2.1	Operatørens deltagelse i Bus & Tog Samarbejdet	28
7.2.2	Takststigninger for trafikskabsbilletter og -kort	28
7.2.3	Bus & Tog rejser	29
7.3	Operatørens samarbejde med øvrige togoperatører om takster for standardbilletter og -kort	29
7.3.1	Takster for operatørrejser	29
7.3.2	Indtægtsdeling	29
7.4	Passagerstatistik	30
7.4.1	OD-matrice	30
7.4.2	Vesttælling	30
7.5	Ændring i takststrukturer og indtægtsdeling	30
7.5.1	Typer af ændringer	30
7.5.2	Opgørelse af nettoeffekten af ændringer	31
7.5.3	Opgørelse af tilskudsregulering	32

### Appendiks 7.1

Åbningstider på stationer

### Appendiks 7.2

Bestemmelser for medtagelse af cykler i tog

### Appendiks 7.3

Rejsekortet

**Appendiks 7.4**

Bestemmelser for forretningsbetingelser

**Appendiks 7.5**

Bestemmelser for kompensation til togpassagerer

**Appendiks 7.6**

Bestemmelser for handicapservice

**Appendiks 7.7**

"Rejseplanen" - beskrivelse af arbejdsproces

**Appendiks 7.8**

Tilskud til særlige rabatter

**Appendiks 7.9**

Fribefordring til værnepligtige

**Appendiks 7.10**

Bus & Tog Samarbejdet

**Appendiks 7.11**

Takststigningsloft

**Appendiks 7.12**

Fordeling af billetindtægter mellem Operatøren og DSB

**Appendiks 7.13**

Modeller til opgørelse af effekten af ændringer i takststrukturer og indtægtsdeling

# 1 Indledning

I det følgende beskrives krav og forudsætninger for salg af rejser, leje af billetsalg-udstyr, rejseregler, passagerinformation, passagerservice i øvrigt samt indtægter fra salg af rejser.

Kravene til de opgaver Operatøren skal varetage afspejler, at Operatøren har indtægtsansvaret og er den synlige part over for passagererne, og dermed har en mulighed for at påvirke egne indtægter gennem den ydede service.

Samtidig fremgår det af dette bilag, i hvilket omfang Operatøren i samarbejde med de øvrige takstansvarlige myndigheder fastsætter taksterne for den udbudte trafik.

## 2 Salg af rejser

### 2.1 Salgskanaler

- 7.1. Operatøren skal sælge billetter og kort på samtlige af de overdragede stationer, jf. bilag 5.
- 7.2. Krav til salg af billetter og kort kan opdeles i følgende to kategorier:
- Salg af billetter og kort ved automat
  - Betjent salg af billetter og kort
- 7.3. Der er ikke noget krav om fast togpersonale til varetagelse af billetsalg i togene, men Operatøren kan udøve stikprøvevis billetkontrol.
- 7.4. Ved billetkontrol skal Operatørens kundeservicemedarbejdere kunne sælge billetter i toget til følgende grupper: kunder, som har et psykisk eller fysisk handicap, har legitimation for ordblindhed eller er blinde eller svagtseende og derfor ikke kan benytte en automat. Eventuelle yderligere muligheder for at købe billet i toget skal fremgå af Operatørens forretningsbetingelser, jf. kapitel 3, pkt. 3.1.
- 7.5. På de overdragede stationer skal den rejsende kunne betale billetter og kort kontant, med Dankort og de mest gængse internationale betalingskort.

Ved indførelsen af rejsekort jf. punkt 2.8 er det forventningen, at rejsekortautomaterne, der er omtalt i appendiks 7.3 punkt 1.4, ikke vil være forsynet med møntindkast, og det er således ikke muligt at betale kontant i disse automater. Efter indførelsen af rejsekortet vil der derfor stadig være krav om, at der kan betales kontant i andre automater end rejsekortautomaten jf. UK-7.5 og UK-7.6.

De generelle krav til salg af billetter og kort til passagererne er beskrevet i det følgende.

#### 2.1.1 Salg af billetter og kort ved automat

- 7.6. På samtlige af de overdragede stationer skal der være salg af billetter fra billetsalgsautomater.

#### 2.1.2 Betjent salg af billetter og kort

- 7.7. På udvalgte stationer skal der være betjent salg af billetter og kort. Kravene til betjening kan opdeles i to 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.
- 7.8. Kategori 1: Der skal være betjent salg af billetter og kort med Operatørens eget personale på følgende af de overdragede stationer:
- Ikast
  - Ribe
  - Ringkøbing
  - Silkeborg
  - Skive
  - Skjern
  - Thisted
  - Varde
  - Viborg

- 7.9. Kategori 2: På følgende stationer skal operatøren sikre betjent salg af billetter og kort ved eget personale eller agent:
- Bedsted Thy
  - Bjerringbro
  - Hinnerup
  - Hurup Thy
  - Ry
  - Tarm
  - Tønder
  - Ulfborg
  - Vinderup
  - Ølgod
- 7.10. Agenten kan betjene passagererne på stationen eller et andet passende sted i byen tættest muligt på stationen, afstemt efter det lokale behov.
- 7.11. Hvis der i løbet af kontraktperioden sker et fald i behovet for antallet af stationer med betjent salg af billetter og kort, kan Trafikstyrelsen kræve at der ændres i antallet af stationer med betjent salg således, at omfanget af betjent salg af billetter og kort begrænses i forhold til ovenforstående. Ændringer i antallet af stationer med betjent salg varsles med 6 måneder.
- 7.12. Hvis der foretages en begrænsning af antallet af stationer med betjent billetsalg, vil tilskuddet blive reduceret med et tilsvarende beløb, som Operatøren direkte sparer på grund af de mindskede krav. Operatøren skal i denne henseende dokumentere omkostninger for det betjente salg, således at besparelsen ved en reducere i antallet af stationer med betjent billetsalg kan beregnes.

### 2.1.3 Åbningstider for betjent salg af billetter og kort

- 7.13. Billetsalget på de overdragede stationer skal for hver station være åbent i minimum det samme antal timer pr. uge, som det fremgår af appendiks 7.1.
- 7.14. For at imødekomme kundernes behov for betjent billetsalg kan Operatøren udvide åbningstiden for billetsalget på de overdragede stationer ud over hvad der fremgår af appendiks 7.1. Operatøren kan indenfor betingelserne i afsnit 7.13 endvidere omlægge åbningstiden på den enkelte station.
- 7.15. Hvis der i løbet af kontraktperioden sker et fald i behovet for betjent salg af billetter og kort kan Trafikstyrelsen kræve ændrede åbningstider således, at tidsrummet for betjent salg af billetter og kort begrænses i forhold til det aftalte. Ændringer i åbningstider varsles med 6 måneder.
- 7.16. Hvis der foretages en begrænsning af åbningstider for betjent salg af billetter og kort jf. ovennævnte, vil tilskuddet blive reduceret med et tilsvarende beløb, som Operatøren direkte sparer på grund af de mindskede krav til åbningstider. Operatøren skal i denne henseende dokumentere omkostninger for det betjente salg, således at besparelsen ved reduceret åbningstid kan beregnes.

Der henvises til øvrigt datarumsmateriale for oplysninger om omsætning for salg af billetter og kort på de overdragede stationer i 2007 under "Statistik - Oplysning om visse omsætningstal, indtægter og udgifter m.v.".

### 2.1.4 Andre aktiviteter i forbindelse med billetsalget

- 7.17. Hvis Operatøren ønsker at udføre andre aktiviteter end billet- og kiosksalg på en eller flere af de overdragede stationer skal det på forhånd godkendes af Trafikstyrelsen samt være foreneligt med aftale omleje af stationer, jf. bilag 5, app. 5.1



### 2.1.5 Optionen Tønder – Niebüll

På de tyske stationer på strækningen Tønder – Niebüll, er der kun betjent salg af billetter samt billetsalg ved billetautomat på Niebüll station. På Uphusum og Süderlügum stationer sælges der i dag billetter fra billetsalgsautomater opstillet i togene på strækningen. Disse billetsalgsautomater modtager kun Euro.

Alle billetsalgsautomater på Niebüll station sælger billetter til strækningen til Esbjerg (enkelt- og returbilletter). Fra DB Fernverkehr's billetsalgsautomater samt DB's betjente billetsalg kan der købes billetter til alle destinationer i Danmark.

- 7.18. Såfremt Optionen Tønder – Niebüll kaldes, skal Operatøren gøre det muligt for påstigende passagerer på Uphusum og Süderlügum stationer at købe billet enten på eller i nærheden af stationen eller i toget. Der skal kunne udstedes billetter til alle stationer på strækningen Niebüll – Esbjerg.
- 7.19. Operatøren kan vælge at anvende transportabelt billetsalgsudstyr, som stilles vederlagsfrit til rådighed af LVS.

For oplysninger om de nærmere betingelser for anvendelse af LVS' billetsalgsudstyr, kan der rettes henvendelse til LVS. Kontaktoplysninger forefindes i datarummet under "Kontaktoplysninger".

Aftaler og oplysninger om takstsamarbejdet og indtægtsdelingen for SH-tarif og SH Nachbar billetter forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Optionen Tønder-Niebüll".

## 2.2 Kort- og billettyper

7. 20. Der benyttes tre typer af billetsystemer til rejser i den trafik Operatøren skal gennemføre i henhold til nærværende kontrakt. Til rejser inden for et trafikselskabs takstområde anvendes det respektive trafikselskabs billetter og kort, mens der til en togrejse, der overskrider et trafikselskabs takstområde, anvendes standardbilletter og kort, jf. pkt. 2.2.2 og 2.2.3. Endelig anvendes internationale billetter, jf. pkt. 2.2.6 og 2.2.7.
- Nedenfor gennemgås regler for alle typer af billetter og kort som Operatøren skal udstede, herunder bl.a. trafikselskabsbilletter, standardbilletter, internationale billetter m.v.
- 7.21. De billettyper, som Operatøren skal udstede, skal også accepteres som gyldig rejsehjemmel, når de er udstedt til Operatørens strækninger, uanset om udstedelse sker af Operatøren selv eller af de øvrige billetudstedende myndigheder.
- 7.22. Operatøren skal på de overdragede stationer udstede billetter og kort til alle destinationer inden for:
- Den af Kontrakten omfattede togtrafik
  - De af trafikselskabernes takstområder, som de enkelte overdragede stationer er beliggende i
  - Andre togoperatørers strækninger på det statslige jernbanenet
- 7.23. På de overdragede stationer på strækningen Esbjerg-Tønder skal Operatøren endvidere udstede billetter til rejser til følgende stationer beliggende i Tyskland:
- Dagebüll
  - Flensburg
  - Hamburg
  - Heide
  - Husum

- Itzehoe
- Keitum
- Kiel
- Lübeck
- Niebüll
- Rendsburg
- Süderlügum
- Uphusum
- Westerland

- 7.24. Rejser der foregår på Operatørens strækninger benævnes operatørrejser, mens rejser der foregår på både Operatørens strækninger og andre togoperatørers strækninger, benævnes kombinerede rejser.
- 7.25. Operatøren modtager og udbetaler provision for salg af billetter og kort, jf. pkt. 7.1.4.

### 2.2.1 Trafikselskabsbilletter

- 7.26. Operatøren er forpligtet til at udstede og acceptere alle typer af de relevante trafikskabs billetter som gyldig rejsehjemmel i henhold til Bus & Tog Samarbejdsaftalen.

For trafikskabsbilletter og kort, henvises der til de enkelte trafikskabs regler og billettertyper. Henvisning til de relevante trafikskabs forefindes i datarummet under "Oversigt over relevante trafikskabs og togoperatører m.m."

Bus & Tog Samarbejdsaftalen forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler - Bus & Tog Samarbejdsaftalen".

### 2.2.2 Standardbilletter

- 7.27. Operatøren er forpligtet til at udstede og acceptere standardbilletter som billetter gyldige for operatørrejser såvel som kombinerede rejser.
- 7.28. Standardbilletter defineres som følgende billet- og korttyper:
- Enkeltbilletter
  - 2-klips kort (fungerer som returbillet)
  - 10-turs klippekort
  - Periodekort
- 7.29. Standardbilletter kan både være voksen- og børnebilletter. 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 voksenpris.
  - Et betalende barn kan medtage 1 barn under 12 år gratis.
- 7.30. Definitionen af standardbilletter er kun gyldig for operatørrejser og kombinerede rejser.
- 7.31. I forbindelse med salg af billetter til kombinerede rejser, skal Operatøren sælge nationale pladsbilletter, hvis dette findes på de øvrige operatørers strækninger. Der opnås ikke provision for salg af pladsbilletter.

### 2.2.3 Øvrige standardbilletter

7.32. Operatøren er forpligtet til at udstede og acceptere følgende rabatterede standardbilletter og kort som billetter gyldige for operatørrejser såvel som kombinerede rejser:

- Ungdomsbilletter (normaldage og billigdage)
- Pensionistbilletter (normaldage og billigdage)
- SU-kort
- Uddannelseskort
- Cykelbilletter
- Ledsageordningsbilletter (jf. appendiks 7.6)

Se endvidere pkt. 2.4 for yderligere information om disse billettyper.

### 2.2.4 Tillægsydelse til togrejser

7.33. Operatøren har mulighed for at sælge tillægsydelser til rejsen.

7.34. Indførelse af tillægsydelser må dog ikke begrænse adgangen til toget for passagerer med trafikselskabsbilletter, standardbilletter (inkl. øvrige standardbilletter) eller internationale billetter, jf. bilag 2, pkt. 6.2.1.

### 2.2.5 Særlige billetprodukter

7.35. Operatøren har mulighed for at udbyde særlige produkter, f.eks. kampagner eller billetter, hvor der er inkluderet adgang til kulturelle arrangementer. Udbydelse af særlige produkter skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i lov om trafikskaber jf. Lovbekendtgørelse nr. 582 af 24/06/2005 med senere ændringer, og kan kun ske efter aftale med de øvrige takstansvarlige myndigheder.

### 2.2.6 Internationale billetter

7.36. Operatøren skal forestå salg af internationale billetter samt acceptere sådanne billetter udstedt af andre togoperatører som gyldig rejsehjemmel. Det er Operatørens ansvar at sikre uddannelse af personale, så personalet kan forestå salg af disse billetter.

7.37. Fra følgende stationer skal Operatøren sikre betjent salg af internationale billetter, herunder de såkaldte TCV billetter:

- Ribe (kun international salg til destinationer nord for Hamborg)
- Ringkøbing
- Silkeborg
- Skive
- Skjern (kun international salg til destinationer nord for Hamborg)
- Thisted (kun international salg til destinationer nord for Hamborg)
- Tønder (kun international salg til destinationer nord for Hamborg)
- Varde
- Viborg

7.38. 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. Ved kontraktens indgåelse er det DSB, der er udpeget til at forestå denne service.

### 2.2.7 SH Nachbar billetter

7.39. Operatøren skal acceptere billetter og kort udstedt i henhold til SH Nachbar tariffen.

SH Nachbar tarif er et takstsystem som dækker grænseoverskridende rejser mellem det

sydlige Jylland og det nordlige Schleswig-Holstein.

Henvielse til yderligere information om SH Nachbar billetter forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Oversigt over relevante trafikkselskaber og togoperatører m.m."

### 2.2.8 Optionen Tønder - Niebüll

- 7.40. Såfremt optionen Tønder - Niebüll kaldes, skal Operatøren på strækningen Tønder - Niebüll acceptere billetter og kort udstedt i henhold til SH-tarif.

SH-tarif er et takstsamarbejde, som gør det muligt at udstede billetter og kort gældende til både bus og tog i Schleswig-Holstein. Inden for SH-tariffen kan der udstedes billetter fra Schleswig-Holstein til Tønder.

## 2.3 Tilbagebetaling af billetter og kort

- 7.41. Operatøren skal tilbagebetale ubenyttede eller delvist benyttede standardbilletter efter følgende regler:
- Enkeltbilletter: Indtil rejsedagen refunderes ubenyttede enkeltbilletter uden gebyr. På rejsedagen refunderes billetten mod et gebyr på 40 kr.
  - Klippekort (både 10-turs og 2-turs), inkl. ledsageordningsklippekort: Der tilbagebetales kortets pris minus en enkeltbillet/ledsageordningsbillet pr. benyttet klip mod et gebyr på 40 kr.
  - Periodekort, der er gyldige i 30 dage: Før gyldighedsdagen refunderes det fulde beløb uden gebyr. Efter gyldighedsdagen fratrækkes 2 x enkeltbilletspris pr. dag de første 3 dage kortet har været brugt, og herefter 5 % pr. dag af det restbeløb, der var tilbage efter 3 dage. Altså et kontantbeløb på på i alt 20 dage. På 23. dagen vil der ikke være noget tilbage. For periodekort, der er udstedt til mere end 30 dage, er der fuld tilbagebetaling – dvs. efter dagspris – af alle ubenyttede dage ud over de 30 dage. Periodekort tilbagebetales uden gebyr.
- 7.42. Ungdoms- og pensionistbilletter tilbagebetales efter de ovenstående regler for enkeltbilletter.
- 7.43. For trafikkselskabsbilletter skal Operatøren følge trafikkselskabernes regler for tilbagebetaling.

Se endvidere appendiks 7.4 for tilbagebetaling af billetter og kort.

## 2.4 Billetter til særlige grupper

### 2.4.1 Rabat til unge

- 7.44. Operatøren skal udstede ungdomskort, gældende i ét år, til personer, som er mellem 16-25 år eller studerende over 25 år, der modtager SU. Den maksimale pris for ungdomskortet er 200 kr. Dog kan den maksimale pris reguleres med nettoprisindekset.
- 7.45. Alle togoperatørers ungdomskort skal give adgang til at købe rabatterede ungdomsbilletter.
- 7.46. Priserne på ungdomsbilletter skal for alle relationer være 25 % lavere end standardbilletter på fredage og søndage. Prisen skal være 50 % lavere end standardbilletter på alle øvrige dage (billig dage).

#### 2.4.2 Rabat til alders- og førtidspensionister

- 7.47. Operatøren skal udstede pensionistbilletter til personer, som er fyldt 65 år eller modtager pension efter den danske sociale lovgivning. Disse personer kaldes efterfølgende pensionister. 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 Operatøren.
- 7.48. Priserne på pensionistbilletter skal for alle relationer være 25 % lavere end standardbilletter på fredage og søndage. Prisen skal være 50 % lavere end standardbilletter på alle øvrige dage (billig dage).

#### 2.4.3 SU-kort

- 7.49. Studerende på videregående uddannelser skal ydes rabat til befording med bus og tog ved køb af abonnementskort, jf. lov vedrørende befordringsrabat til studerende på videregående uddannelser (LBK nr. 353 af 14/03/2007).
- 7.50. Operatøren skal udstede SU-kort til operatørrejser og kombinerede rejser. DSB påtager sig vederlagsfrit at afregne alle SU-kortene og betaler til Operatøren dennes andel af den ydede rabat i forbindelse med den løbende indtægtsfordeling.

#### 2.4.4 Rabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse

- 7.51. Uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse skal ydes rabat til befording med tog, jf. lov om befordringsrabat til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelser (LOV nr. 578 af 09/06/2006).
- 7.52. Operatøren skal udstede uddannelseskort til operatørrejser og kombinerede rejser selv, eller lade DSB udstede disse kort. Såfremt Operatøren lader DSB udstede disse kort vil Operatøren skulle betale 5 % i provision for opgaven jf. pkt. 7.1.4. DSB påtager sig vederlagsfrit at afregne alle uddannelseskortene og betaler til Operatøren dennes andel af den ydede rabat i forbindelse med den løbende indtægtsfordeling.

#### 2.4.5 Cykler

- 7.53. Det skal være muligt for passager at medtage almindelige to-hjulede cykler inkl. tandemcykler i tog. Medtagelse af cykler skal endvidere som minimum være i overensstemmelse med bestemmelserne i appendiks 7.2.
- 7.54. Operatøren er forpligtet til at indgå aftale om deltagelse i Det Landsdækkende Cykeltakstsystem (DLC).

Aftale om deltagelse i Det landsdækkende Cykeltakstsystem forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler - Cykelaftale".

- 7.55. Operatøren er forpligtet til at udstede både enkeltbilletter og klippekort til cykler. Enkeltbilletterne skal kunne købes i billetsalgsautomaterne på stationerne og klippekortene skal kunne købes på stationer med betjent billetsalg.
- 7.56. Operatøren er desuden forpligtet til at acceptere cykelbilletter og klippekort udstedt af øvrige togoperatører.

#### 2.4.6 Værnepligtige

- 7.57. Operatøren skal udlevere frirejsekort til frirejseberettigede værnepligtige jf. Aftale om udstedelse af og betaling for hhv. særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtig m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag, jf. appendiks 7.9.
- 7.58. Frirejsekort for værnepligtige, herunder indkaldelsesordre og hjemsendelsespas samt fribilletter til 'Forsvarets Dag', giver adgang til fribefordring på Operatørens strækninger.

Der henvises til appendiks 7.9 for yderligere information.

Desuden henvises der til undersøgelse af værnepligtiges rejsemønster, der forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Statistik - Værnepligtiges rejsemønster".

#### **2.4.7 Skolerejser**

- 7.59. I henhold til bekendtgørelse om fribefordring af skoleelever m.fl. (BEK nr. 1009 af 16/11/2000), ydes der fribefordring af skoleelever m.fl. i statslige fjern- og regional-tog.
- 7.60. DSB køber ydelsen hos Operatøren. Operatøren modtager betaling herfor fra DSB svarende til en børnebillets pris.

#### **2.4.8 Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale**

- 7.61. Det er op til Operatøren og andre operatører indbyrdes at aftale eventuel fribefordring af hinandens personale.

#### **2.4.9 Andre frikortordninger**

- 7.62. Operatøren skal betragte frikort udstedt af DSB som gyldige billetter. Det gælder frikort udstedt til:
- Kongehuset og hofstaterne
  - Medlemmer af Folketinget
  - Ministre
  - Medlemmer af Europaparlamentet
  - Folketingets Bureau
  - Bannedanmarks medarbejdere
  - Trafikstyrelsens medarbejdere
  - Øvrige statslige frikort i overensstemmelse med hidtidig praksis.

### **2.5 Yderligere billetprodukter**

- 7.63. Operatøren skal, ud over de i pkt. 2.2-2.3 nævnte billetprodukter, tilbyde yderligere billetprodukter, som modsvarer kundernes behov og bidrager til at øge antallet af passagerer. Dette kan for eksempel ske ved, at Operatøren nyudvikler egne billetprodukter, samarbejder med andre om nye billetprodukter eller ved, at Operatøren tilbyder allerede eksisterende billetprodukter, som ikke allerede fremgår af pkt. 2.2-2.3.
- 7.64. 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 den anden part normalt er berettiget til.

### **2.6 Billetkontrol og validering**

- 7.65. Operatøren skal opkræve kontrolafgift ved manglende billet eller kort jf. Bekendtgørelsen af lov om jernbane, LBK nr. 1171 af 02/12/2004, kapitel 9, § 23.
- 7.66. Indtægten for kontrolafgiften tilfalder Operatøren, jf. Bus & Tog Samarbejdsaftalens § 26, stk. 2. Se endvidere afsnit 7.160. Operatøren har det fulde ansvar for opkrævning af kontrolafgifter.

- 7.67. De nærmere betingelser for udstedelse af kontrolafgifter skal fremgå af Operatørens forretningsbetingelser, jf. pkt. 1.4 i appendiks 7.4. Kontrolafgiften var i maj 2008 på 600 kr.
- 7.68. Operatøren skal sikre, at rejsende på stationer kan validere klippekort (trafiksel-skabsbilletter såvel som standardbilletter) på alle de overdragede stationer. Operatørens muligheder for at anvende eksisterende Almex M udstyr er beskrevet under pkt. 2.7.2.

## 2.7 Leje af udstyr til salg af rejser

- 7.69. Operatøren kan vælge at anvende eksisterende DSB udstyr eller anvende eget udstyr til salg af rejser. Eksisterende DSB udstyr er allerede konfigureret til at håndtere kombinerede billetter og trafikskabsbilletter.
- 7.70. DSB stiller vederlagsfrit det salgsudstyr, som ved lejemålets begyndelse er i brug på stationerne, til disposition for Operatøren som angivet i de særlige bestemmelser for hvert enkelt lejemål i Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.

### 2.7.1 Adgang til billetsalgssystem

- 7.71. Operatøren er forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til det landsdækkende billetsalgssystem, som de øvrige samarbejdspartner på operatørområdet har valgt, til salg af billetter og kort til kombinerede rejser. Billetsalgssystemet er ved kontraktindgåelse ROSA. Dette billetsalgssystem kan også anvendes af Operatøren til salg af rejser på egne strækninger.
- 7.72. Kommer der i driftsperioden andre landsdækkende billetsalgssystemer, er Operatøren ligeledes forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til disse.
- 7.73. Billetsalgs- og reserveringssystemet ROSA stilles vederlagsfrit til rådighed for Operatøren af DSB, således at Operatøren får adgang til både billetsalgsdel, reserveringsdel, statistikdel og afregningsdel i ROSA-systemet, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.
- 7.74. Operatøren kan vederlagsfrit deltage i DSB's kurser for salgspersonale i anvendelse af ROSA-systemet.
- 7.75. Operatøren får uden beregning leveret blanketter til DSB's billetter samt kombinerede billetter til billetprintning.
- 7.76. Operatøren betaler alle lokale omkostninger ved drift og vedligeholdelse af det udstyr, der er placeret på stationen, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.

### 2.7.2 Billetsalgsautomater og valideringsmaskiner

- 7.77. DSB har opstillet billetsalgsautomater af mærket Rebaut og valideringsmaskiner af mærket Almex M på de overdragede stationer (se undtagelserne nedenfor), og disse stilles vederlagsfrit til rådighed for Operatøren.
- 7.78. Rebaut billetsalgsautomater giver adgang til at sælge billetter fra den station, hvor den rejsende befinder sig, til et antal andre stationer. Automaterne accepterer mønter, dankort og kreditkort som betalingsmiddel.

Henvi-  
sning til funktionsbeskrivelse af Rebaut billetsalgsautomater forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Oversigt over relevante trafikskaber og togoperatører m.m."

- 7.79. Almex M er udstyr til at validere klippekort. Valideringsmaskinerne kontrollerer en magnetkode på bagsiden af klippekortet. Valideringsmaskinerne anvendes både af de regionale trafikkselskaber og af DSB.
- 7.80. Operatøren kan vælge vederlagsfrit at benytte de billetsalgsautomater og valideringsmaskiner, der stilles til rådighed for Operatøren af DSB, til salg af billetter og kort, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.
- 7.81. Hvis Operatøren vælger at benytte DSB's billetsalgsautomater og valideringsmaskiner, har Operatøren ansvaret for drift og vedligeholdelse af dette udstyr, herunder rengøring og påfyldning af papir til billetudskrivning m.m., jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.

Arriva Tog A/S har opsat Rebaut billetsalgsautomater på Herning Messecenter (1 stk.), Hørning (2 stk.), Varde Kaserne (1 stk.), Viborg (1 stk.), Viby Jylland (1 stk.) og spor 7 på Århus H (1 stk.) stationer, og Almex M valideringsmaskiner på Hørning (1 stk.), Herning Messecenter (1 stk.), Viby Jylland (1 stk.) og Varde Kaserne (1 stk.). Disse billetsalgsautomater og valideringsmaskiner er Arriva Tog A/S villig til at overdrage til Operatøren.

Aftale for overdragelse af Arriva's billetsalgsautomater og valideringsmaskiner forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Udstyr - Overdragelsesaftale for billetsalgsautomater".

### 2.7.3 Trafikkselskabers billetsalgsudstyr

- 7.82. De regionale trafikkselskaber stiller billetsalgsudstyr og materiale til rådighed for Operatøren. Parterne aftaler antal og placering af udstyret, som Operatøren skal anvende. De nærmere betingelser fremgår af Bus og Tog Aftalen herunder særligt bilag 7 og 10. Trafikkselskaberne stiller det angivne udstyr til rådighed uden beregning og betaler for teknisk installation af udstyret.

Liste over trafikkselskabernes billetsalgsudstyr på de overdragede stationer forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Udstyr - Trafikkselskabers billetsalgsudstyr".

## 2.8 Rejsekortet

### 2.8.1 Indførelse af rejsekortsystemet

- 7.83. Rejsekortsystemet forventes indført jf. appendiks 7.3.
- 7.84. Operatøren er forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til det landsdækkende rejsekortsystem, som de øvrige operatører på det statslige jernbanenet har valgt. Det er pt. Rejsekort A/S.
- Udkast til tilslutningsaftale til Rejsekortet forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler - Tilslutning - Rejsekortet".
- 7.85. Kommer der i driftsperioden andre landsdækkende rejsekortsystemer, er Operatøren ligeledes forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til disse.
- 7.86. Operatøren varsles af Trafikstyrelsen mindst 6 måneder før Operatøren skal tilslutte sig Rejsekortet.
- 7.87. Med Rejsekortets indførelse skal Operatøren ændre salget af billetter og kort i overensstemmelse med implementeringen af rejsekortsystemet.
- 7.88. De eksisterende takst- og billetsystemer for de udbudte strækninger anvendes i det omfang Rejsekortet ikke benyttes.



- 7.89. Trafikstyrelsen har ret til, i en indfasningsperiode for Rejsekortet, at forpligte Operatøren til at opretholde både Rejsekortet og det eksisterende takst- og billetsystem som Rejsekortet skal erstatte.
- 7.90. Såfremt Rejsekortet kun indføres delvist, er Operatøren forpligtet til fortsat at udstede og acceptere billetter og kort fra de øvrige togoperatører og trafikselskaber, som ikke tilslutter sig Rejsekortet.
- 7.91. Ved Rejsekortets indførelse har Operatøren ansvar for, at personalet er i stand til at håndtere rejsekortsystemet, herunder at personalet har den nødvendige uddannelse til at betjene salgsudstyr og servicere passagererne i forbindelse med salg af rejser samt billetkontrol i toget.
- 7.92. Ved indførelse af Rejsekortet eller et eventuelt andet landsdækkende billetsalgssystem (jf. afsnit 7.72) refunderes, efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen, dokumenterede omkostninger ved tilslutning til Rejsekortet, som indgår i den tilslutningsaftale Operatøren skal indgå med Rejsekort A/S eller anden tilsvarende part. De i afsnit 7.93 nævnte omkostninger refunderes dog ikke. Operatørens eventuelle omkostninger, som opfører ved udfasning af eksisterende takstsystemer, modregnes denne betaling. For økonomiske konsekvenser i øvrigt af indførelsen af Rejsekortet henvises til pkt. 7.5. Omkostninger til rejsekortudstyr refunderes jf. pkt. 2.8.2.
- 7.93. I opgørelsen af Operatørens omkostninger jf. afsnit 7.92 indgår ikke følgende omkostninger, som Operatøren således selv afholder:
- Omkostninger til uddannelse af personale
  - Omkostninger til provision eller tilsvarende til øvrige distributører af rejsekortet
  - Omkostninger til egen markedsføring vedrørende rejsekortet

## 2.8.2 Billelsalgudstyr til Rejsekortet

- 7.94. Operatøren forpligtes til at anvende de salgs- og betjeningsenheder, som rejsekortsystemet bygges op omkring, jf. appendiks 7.3. På alle stationer i Kontrakten vil der blive opstillet udstyr til brug for Rejsekortet, jf. appendiks 7.3.
- 7.95. Ved indførelse af Rejsekortet, eller et eventuelt andet landsdækkende billetsalgssystem (jf. afsnit 7.72), refunderes efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen Operatørens dokumenterede omkostninger til anskaffelse af udstyr og aftaler med Rejsekort A/S eller anden tilsvarende part om vedligeholdelse af Rejsekortudstyr med undtagelse af udstyr nævnt under afsnit 7.96.
- 7.96. Alt håndholdt udstyr, herunder tømmeudstyr, til brug for kontrol af rejsekort i toget, jf. appendiks 7.3, skal Operatøren selv anskaffe. Operatøren afholder omkostningen til anskaffelse og vedligeholdelse af dette udstyr. Dette udstyr skal ved Kontraktens ophør overdrages vederlagsfrit til den efterfølgende operatør.

Oplysninger om priser på det håndholdte udstyr til billetkontrol forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler – Tilslutning – Rejsekortet".

Rejsekort a/s har indgået kontrakt med leverandøren af rejsekortsystemet (East-West) vedrørende drift og vedligehold af væsentlige dele af systemet i de første 10 år af driftsperioden.

- 7.97. Operatøren har ansvaret og bærer omkostningerne til rengøring, påfyldning af papir, el-forbrug m.m. for rejsekortudstyret.

- 7.98. Hvis der efter indførelsen af rejsekortet måtte opstå behov for yderligere udstyr til rejsekortsystemet, afholder Operatøren selv omkostningen til anskaffelse af dette udstyr.
- 7.99. Operatørens tilskud vil, som følge af rejsekortsystemets indførelse, blive reduceret med et beløb svarende til alle omkostninger til leje af det billetsalgsudstyr, som ikke længere skal lejes af DSB, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.

Der henvises til appendiks 7.3 for yderligere oplysninger om rejsekortsystemet.

Kontaktinformation om Rejsekort A/S forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Kontaktoplysninger".

## 3 Rejseregler og forretningsbetingelser

### 3.1 Forretningsbetingelser

- 7.100. Operatøren skal udforme forretningsbetingelser for nærværende trafikopgave. Forretningsbetingelserne skal udformes således, at de er i overensstemmelse med rejsereglerne for den øvrige offentlige servicetrafik i de relevante trafikselskaber. Forretningsbetingelserne skal endvidere som minimum være i overensstemmelse med bestemmelserne i appendiks 7.4.

Henvi-  
sning til trafikselskabernes rejseregler forefindes i datarummet under øvrigt data-  
rumsmateriale "Oversigt over relevante trafikselskaber og togoperatører m.m."

- 7.101. Fraviger operatørens forretningsbetingelser bestemmelserne i appendiks 7.4 skal disse fravigelser utvetydigt stille passagererne bedre end bestemmelserne i appendiks 7.4.
- 7.102. Operatørens forretningsbetingelser skal godkendes af Trafikstyrelsen senest 3 måneder før driftsstart.
- 7.103. Operatørens forretningsbetingelser skal kunne hentes i billetsalgets åbningstider på alle stationer med betjent salg i nærværende trafikopgave samt fremgå af Operatørens hjemmeside.
- 7.104. Operatøren skal foretage nødvendige ændringer af forretningsbetingelser og rejseregler, herunder som følge af indførelse af Rejsekortet. Alle ændringer skal godkendes af Trafikstyrelsen inden offentliggørelse.
- 7.105. Ændringer af de forretningsbetingelser Operatøren fastsætter, skal varsles over for passagererne mindst 1 måned før ikrafttrædelsen.
- 7.106. Operatøren er forpligtet til at tilslutte sig et kommende Ankenævn for Bus, Tog og Metro, og Operatøren er forpligtet til at betale sin andel af grundfinansieringen og gebyrer for behandling af sager.

I datarummet findes yderligere information om ankenævnet herunder de forventede vedtægter, den forventede finansieringsmodel og det forventede budget. Selskaberne bag Ankenævnet finansierer driften via en grundfinansiering og via gebyrer for at behandle sager. Informationen forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler – Tilslutning til Ankenævn".

Den samlede grundfinansiering forventes at udgøre i alt kr. 500.000 inkl. moms pr. år, som fordeles ud fra selskabernes passagerindtægter. Operatørens andel af grundfinansieringen forventes i 2008 at ville udgøre 2,2 % svarende til 11.000 kr. inkl. moms. Gebyr for behandling af sager forventes at udgøre kr. 5.000 pr. vundet sag og kr. 10.000 pr. tabt sag.

Der gives ingen garanti for, at de fremtidige værdier for grundfinansiering, gebyrer og operatørens andel af grundfinansieringen har nogen relation til de ovenfor oplyste tal. Oplysningerne kan ikke forpligte Trafikstyrelsen.

#### 3.1.1 Grundlag for forretningsbetingelser

Der henvises til gældende lov og bekendtgørelse om jernbane vedrørende krav til jernbanevirksomheder om udarbejdelse af forretningsbetingelser, hvori bl.a. angives virksomheders regler om befordring, beløbsstørrelse for erstatning af bagage og opkrævning af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr. Forholdene reguleres af lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 02/12/2004 med senere ændringer, Bekendtgørelse nr. 973 af 22/09/2006 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til

jernbanevirksomhed m.v. og Bekendtgørelse nr. 1280 af 02/11/2007 om regulering af erstatningsbeløb i henhold til lov om jernbane.

### 3.2 Passagerrettigheder

- 7.107. Operatøren skal ved forsinkelser tilbyde passagererne en kompensation, der følger de minimumsbestemmelser, der er beskrevet i appendiks 7.5.
- 7.108. Operatøren skal håndtere passagerer med billet udstedt af andre togoperatører efter samme retningslinjer som passagerer med Operatørens billetter.
- 7.109. Operatøren bærer den fulde økonomiske byrde for kompensationen og administrationen heraf.

Opgørelse af udgifter for 2007 i forbindelse med rejsetidsgarantien forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Statistik - Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter og udgifter m.v.".

- 7.110. Ved forsinkelse kan Operatøren tilbyde passagererne en kompensation eller anden ydelse, som ligger ud over minimumskravene angivet i appendiks 7.5.

### 3.3 Handicapservice

- 7.111. Operatøren har ansvaret for at levere en handicapassistance, der som minimum svarer til bestemmelserne for indhold af handicapassistance i appendiks 7.6. Operatøren skal i hele kontraktperioden arbejde positivt for forbedringer heraf. Hvis Operatøren køber assistancen hos en ekstern part, påhviler denne omkostning Operatøren.
- 7.112. Operatøren skal sørge for, at der etableres et kontakt- eller call center (eller tilsvarende), der forestår information om samt modtager bestilling af rejsen - hvor passagerer, andre operatører og trafikselskaber på hverdage mellem kl. 8.00 og 15.00 kan bestille assistance til handicaprejsende i overensstemmelse med bestemmelserne i appendiks 7.6.
- 7.113. Den detaljerede organisering af handicapassistancen aftales mellem operatørerne med udgangspunkt i de forpligtelser, der er beskrevet i appendiks 7.6. Operatøren er forpligtet til at deltage i denne organisering af arbejdet og til positivt at medvirke til, at handicaptransportservicen bliver forbedret, herunder indgå i dialog herom med de relevante handicap organisationer.

## 4 Passagerinformation

### 4.1 Passagerinformation

7.114. Operatøren og Banedanmark har i fællesskab ansvaret for, at passagererne får en entydig og fyldestgørende information om togtrafikafviklingen. Det er op til Operatøren at vurdere, hvilken information der er behov for, udover hvad der er fremhævet nedenfor.

Banedanmark har ansvaret for den dynamiske oversigtsinformation, dvs. information via stationshøjtaler og stationsmonitører om togtrafikken i det nærmeste kommende tidsrum. I bilag 10 er mere detaljeret beskrevet hvilket ansvar Banedanmark har for passagerinformation.

7.115. Operatøren skal bidrage til at levere information af høj kvalitet, også når der er uregelmæssigheder i trafikken.

7.116. Som udgangspunkt skal informationen til passagererne:

- være let tilgængelig på stationer, via hjemmeside og telefonservice
- orientere om den aktuelle situation
- omfatte henvisning til videre/anden befordring når relevant
- være let at forstå uden jernbanefagudtryk og med præcise, tilstrækkelige anvisninger

7.117. Kvaliteten af Operatørens information til passagererne er et af de parametre, der indgår i kundetilfredshedsundersøgelserne og udløser bod/bonus, jf. bilag 8.

7.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil bidrage til at passagererne får nem adgang til hurtig information af høj kvalitet herunder passagerinformation ved ændringer, forsinkelser og aflysninger af tog. I beskrivelsen skal tilbudsgiver redegøre for, hvordan tilbudsgiver som minimum vil honorere de krav, markeret med "K", der er opstillet i pkt. 4.1 + 4.3.

Tilbudsgiver skal således som minimum redegøre for/beskrive:

- Metoder til passagerinformation, herunder telefonservice, hjemmeside og stationer
- Indhold af passagerinformation, herunder køreplaner, billetter og kort, priser og takster
- Håndtering af information vedrørende forsinkelser, aflysninger og afvigelser

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om tilbudsgiver anses for at kunne bidrage til at levere information af høj kvalitet, især ved uregelmæssigheder i trafikken samt om der tilstræbes at udvikle og implementere nye relevante metoder til passagerinformation.

#### 4.1.1 Operatørens hjemmeside

7.118. Operatøren skal oprette en offentlig tilgængelig hjemmeside med relevant information for passagererne.

7.119. Hjemmesiden skal som minimum indeholde information om gældende priser og takster, billettyper, normalkøreplaner og særkøreplaner for nærværende trafikopgave samt information om handicapassistance, herunder oplyse på hvilke stationer folk kan rejse, hvis de er selvhjulpne.

- 7.120. Hjemmesiden skal senest 1 måned før ændringer træder i kraft indeholde information om ny normalkøreplan, nye priser, forretningsbetingelser og eventuelle nye billetter eller kort for nærværende trafikopgave.
- 7.121. Hjemmesiden skal indeholde henvisning til en hjemmeside, hvor det er muligt at købe billet til samtlige stationer på det statslige jernbanenet i Danmark – forudsat en sådan hjemmeside eksisterer.

#### 4.1.2 Optionen Tønder – Niebüll

- 7.122. Hvis optionen Tønder – Niebüll kaldes, skal hjemmesiden indeholde link til øvrige operatører og trafikselskaber, der udfører togtrafik i Schleswig-Holstein samt henvise til en hjemmeside, hvor det er muligt at købe billet til stationer på jernbanenettet i Tyskland – forudsat en sådan hjemmeside eksisterer.

#### 4.1.3 Operatørens telefonservice

- 7.123. Operatøren skal have et koncept for telefonservice.
- 7.124. Operatøren skal stille bemandet telefonservice til rådighed for passagererne i tidsrummet fra 06.00-24.00 alle dage.
- 7.125. Telefonpersonalet skal kunne oplyse om egen togdrift samt den aktuelle togdrift i Danmark, hittegodt, gældende køreplaner samt kort- og billettyper og –priser.
- 7.126. Ventetiden skal være mindre end 60 sekunder i 98 % af åbningstiden opgjort pr. måned. Se endvidere krav til rapportering i appendiks 11.1 i bilag 11.

#### 4.1.4 Deltagelse i "Rejseplanen"

- 7.127. Operatøren er forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til det internetbaserede og landsdækkende rejseplanlægningssystem, som de øvrige samarbejdsparter på operatørområdet har valgt. Det er pt. Rejseplanen A/S og den dertilhørende taletjeneste "Frk. Rejseplanen". Operatøren afholder alle omkostninger hertil.

Tilslutningsaftale til "Rejseplanen" forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler - Tilslutning - Rejseplanen".

- 7.128. Kommer der i driftsperioden andre landsdækkende rejseplanlægningssystemer, er Operatøren ligeledes forpligtet til at indgå aftale om tilslutning til disse.
- 7.129. Operatøren er i den forbindelse forpligtet til at levere data i korrekt format og med den nødvendige hyppighed, således at opdaterede oplysninger om trafikken på Operatørens strækning er tilgængelige via "Rejseplanen".

Der henvises til appendiks 7.7 for en overordnet beskrivelse af de opgaver Operatøren skal varetage i forbindelse med at levere data til "Rejseplanen".

For yderligere information kan der rettes henvendelse til Rejseplanen A/S. Kontaktinformation forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Kontaktoplysninger".

#### 4.1.5 Personalets sprogkundskaber

- 7.130. Operatørens servicepersonale i toget samt salgspersonalet på stationerne skal kunne forstå og tale dansk.

#### 4.1.6 Ris og ros

- 7.131. Alle henvendelser fra passagerer skal besvares hurtigst muligt og senest inden for 10 hverdage.

- 7.132. Operatøren skal have et system, der kan håndtere og systematisere behandlingen af klager og forslag fra passagerer.

## 4.2 Information om billet og kort samt køreplaner

### 4.2.1 Trykte køreplaner

- 7.133. Operatøren skal sørge for, at den aktuelle normalkøreplan for nærværende trafikopgave er tilgængelig i en trykt "lommeudgave". Den skal kunne hentes i billet-salgets åbningstid på de betjente stationer omfattet af nærværende trafikopgave samt på fællesstationer, og skal være tilgængelig senest 14 dage inden den pågældende normalkøreplan træder i kraft.
- 7.134. Operatøren skal sørge for, at den aktuelle normalkøreplan for nærværende trafikopgave er opslået på stationerne.
- 7.135. Operatøren skal uden beregning levere de relevante data forudsat, at andre trafikoperatører eller -selskaber ønsker at udgive køreplaner (trykt eller elektronisk), der indeholder oplysninger om Operatørens trafik.
- 7.136. Forudsat at andre trafikoperatører eller -selskaber i Operatørens område ønsker en fælles trykt køreplan – eller anden trykt information – for den samlede kollektive trafik, skal Operatøren deltage i det fælles arbejde herom og finansiere en forholds-mæssig andel af dette arbejde. Et eksempel på et sådant informationsmateriale er den landsdækkende køreplan "Tog i Danmark", som udgives af DSB.

### 4.2.2 Salgspersonale på stationerne og i toget

- 7.137. Operatørens salgspersonale skal have indgående kendskab til alle typer af billetter og kort der sælges og til de køreplaner, der er gældende for nærværende trafikopgave samt rejseplaner for alle indenlandske togrejser og tilsluttende busforbindelser.
- 7.138. Såfremt Operatøren har personale i toget ud over lokomotivføreren, skal personalet kunne oplyse rejsende i toget om alle de billetter eller kort, der kan benyttes på strækninger omfattet af nærværende trafikopgave, herunder priser, gyldighed og restriktioner. Dette personale i toget skal endvidere kunne oplyse rejsende om de køreplaner, der er gældende for samme trafik.

### 4.2.3 Information i toget

- 7.139. I rullende materiel med kvalitetsniveau A skal Operatøren auditivt og visuelt informere passagererne om næste station samt auditivt om eventuelle forsinkelser. I rullende materiel med kvalitetsniveau B skal Operatøren auditivt informere passagererne om næste station og om eventuelle forsinkelser.

### 4.2.4 Information til passagererne om Rejsekortet

- 7.140. Operatøren har pligt til grundigt at informere passagererne om brug af og regler for Rejsekortet forud for og under indførelse af rejsekort som nævnt i pkt. 2.8 og indtil passagererne er blevet fortrolige med systemet.

## 4.3 Information om forsinkelser og afvigelser

### 4.3.1 Afvigelser fra normalkøreplanen

- 7.141. Operatøren har pligt til at informere passagererne om forsinkelser, aflysninger og afvigelser fra normalkøreplanen.
- 7.142. På alle stationer Operatøren betjener samt på Operatørens hjemmeside, skal Operatøren via opslag så tidligt som muligt informere om afvigelser fra normalkøre-

planen for nærværende trafikopgave, herunder om særkøreplaner, nødkøreplaner og eventuel erstatningstransport, årsag til afvigelse og forventet varighed af afvigelsen.

- 7.143. Køres der efter en særkøreplan, der indebærer væsentlige ændringer i normalkøreplanen, skal særkøreplanen være tilgængelig i en trykt "lommeudgave". Den skal kunne hentes i billetsalgets åbningstid på alle stationer omfattet af nærværende trafikopgave (inkl. fællesstationer) og skal så vidt mulig være tilgængelig i god tid, inden den pågældende særkøreplan træder i kraft.
- 7.144. Større afvigelser fra normalkøreplanen for nærværende trafikopgave skal så vidt muligt annonceres i regional/lokal radio.
- 7.145. På forhånd kendte større afvigelser fra normalkøreplanen for nærværende trafikopgave ("særkøreplaner") skal annonceres i relevante aviser.

#### **4.3.2 Information i toget om forsinkelser og aflysninger**

- UK-7.146. Operatøren skal sikre, at rejsende i toget informeres om aflysninger og forsinkelser, deres årsag samt konsekvens for rejsetiden og eventuel erstatningstransport (herunder mulighed for brug af anden togtransport og/eller buslinjer).

#### **4.4 Offentliggørelse af tal for rettidighed**

- 7.147. Operatøren skal på sin hjemmeside senest 10 arbejdsdage efter udgangen af hver måned offentliggøre *Rettidighed Operatør*, jf. bilag 8, pkt. 2.5.2. Oplysningerne angives for seneste hele måned samt for år til dato.
- 7.148. Operatøren skal på sin hjemmeside senest 10 arbejdsdage efter udgangen af hver måned offentliggøre *Rettidighed Total*. Rettidighed Total udtrykker togtrafikens samlede kvalitet uden hensyn til årsag og hvem som har ansvar for eventuelle forsinkelser og aflysninger. Oplysningerne angives for seneste hele måned samt for år til dato.



## 5 Reklame og markedsføring

### 5.1 Markedsføring

7.149. Operatøren er forpligtet til at markedsføre nærværende trafikopgave.

### 5.2 Reklamepladser på stationer og i tog

7.150. Operatøren har mulighed for at indgå aftaler om udlejning af reklameplads til tredjepart:

- på de overdragede stationer på de reklamestandere DSB stiller til rådighed for Operatøren, jf. Aftale om leje af stationer, jf. Bilag 5. app. 5.1.
- i toget.

7.151. Som udgangspunkt må der kun reklameres på steder i og uden på toget, der ikke unødvendigt hæmmer udsyn, orientering, færdsel og ophold i toget.

7.152. Som grundlæggende begrænsning gælder, at der ikke må reklameres på en måde, der strider imod love og vedtægter, samt de for hver enkelt lokalitet gældende politi-vedtægter eller imod god markedsføringskik.

7.153. Operatøren skal udarbejde etiske retningslinjer for reklamer på stationer og i tog. Ændringer heraf skal godkendes af Trafikstyrelsen.

7.154. Operatørens etiske retningslinjer for reklamer på stationer og i tog skal godkendes af Trafikstyrelsen senest 6 måneder før driftsstart.

## 6 Samlet beskrivelse af servicekoncept

- 7.155. Det er Operatøren der har kundekontakten og skal varetage alle de opgaver, der har direkte kontaktflade til passagererne. Operatøren skal have et servicekoncept for varetagelsen af disse opgaver.
- 7.156. Operatørens samlede servicekoncept skal sikre en service, som er bedst for de fleste. Servicekonceptet skal dække passagerernes behov og være attraktivt gennem en generel god kvalitet.

Tilbudsgiverne skal være opmærksomme på EF Forordning nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Der henvises til datarummet under øvrigt datarumsmateriale, hvor forordningen kan findes.

- 7.B Tilbudsgiver skal udover hvad der følger af tilbudsgiverens beskrivelse knyttet til nummereret tilbudstekst 7.A, beskrive det servicekoncept, der vil blive benyttet med henblik på at honorere de i bilag 7, kapitel 2-6 fastlagte krav.

Tilbudsgiver skal særskilt beskrive sit servicekoncept:

- Før rejsen
- På stationen
- Under rejsen (i toget)
- Efter rejsen

Tilbudsgiver skal særskilt fremhæve:

- Eventuelle udvidelser af de konkrete åbningstider på den enkelte station, jf. afsnit 7.14
- Eventuelle udvidelser af servicekoncepterne vedrørende passagerrettigheder, jf. afsnit 7.110
- Eventuelle forbedringer af billetprodukter, jf. afsnit 7.63, eller andre forhold, der omhandles i bilag 7.

Tilbudsgiver skal begrunde eventuelle forbedringer af billetprodukter i en analyse af markedsforholdene.

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på den forventede oplevelse for passagererne, herunder om passagererne kan forvente en service der ligger udover de i bilag 7 opstillede minimumskrav og at servicekonceptet dermed kan bidrage til at tiltrække flere passagerer.

## 7 Indtægter og takster

### 7.1 Typer af rejser og indtægter

7.157. Operatøren modtager billetindtægterne fra befordring af passagererne med den trafik, der udføres i henhold til denne kontrakt, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.6

7.158. I alle sammenhænge, hvor der oplyses salgstal og indtægter, er der tale om oplysninger, der stilles til rådighed for tilbudsgiver for at give en indikation af, hvordan den nuværende situation ser ud. Der gives ingen garanti for, at salget fremover har nogen relation til de oplyste tal. Oplysningerne kan ikke forpligte Trafikstyrelsen. Oplysningerne er indsamlet fra en række forskellige parter, herunder Arriva og DSB. Trafikstyrelsen påtager sig intet ansvar for kvaliteten af oplysningerne, og i tvivlstilfælde bør oplysningerne valideres hos de implicerede parter.

De rejser, som operatøren modtager indtægter for, opdeles i følgende typer:

#### 7.1.1 Rejser på trafiksselskabernes billetter og kort

7.159. Samtlige rejser, der udføres af Operatøren, hvor på- og afstigning sker inden for et trafiksselskabs takstområde, foretages på trafiksselskabernes billetter og kort i henhold til aftalerne i Bus & Tog Samarbejdet, jf. appendiks 7.10.

Hele Bus & Tog Samarbejdsaftalen forefindes i det øvrige datarum under "Aftaler - Bus & Tog Samarbejdsaftalen".

7.160. Operatøren modtager indtægterne for befordring af passagerer på trafiksselskabernes billetter og kort i henhold til aftalerne gældende i Bus & Tog Samarbejdet, jf. appendiks 7.10

Statistik over rejser på og indtægter fra trafiksselskabernes billetter og kort forefindes i det øvrige datarum under "Statistik - Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter m.v."

#### 7.1.2 Rejser på standardbilletter og –kort

7.161. Operatøren modtager indtægterne for befordring af passagerer på standardbilletter, jf. pkt. 2.2.2 og 2.2.3. Denne billettype udstedes til rejser, der overskrider trafiksselskabernes takstområder. Rejser, der udelukkende gennemføres på Operatørens strækninger (operatørrejser) tilfalder Operatøren, mens rejser der går ud over Operatørens strækninger (kombinerede rejser), deles mellem Operatøren og DSB i henhold til delingsreglerne, jf. pkt. 7.3.2.

Statistik over rejser på og indtægter fra operatørrejser og kort forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

#### *Betaling for busrejser på standardbilletter og- kort*

7.162. Operatøren skal betale trafiksselskaberne for befordring med bus på Operatørens standardbilletter og kort i henhold til gældende aftaler i Bus & Tog Samarbejdet, jf. appendiks 7.10.

Statistik for betalingen til trafiksselskaberne for befordring med bus på standardbillet eller - kort forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

### 7.1.3 Statslige tilskud til rabatter for øvrige standardbillet- og kort m.v.

Til visse standardbillet- og kort m.v. ydes der statslige tilskud.

#### *SU-kort*

- 7.163. Operatørens indtægt fra SU-kort udgør Operatørens andel i henhold til delingsreglerne af kortholderes egenbetaling og den modsvarende rabat, der refunderes af SU-styrelsen. Se endvidere pkt. 2.4.3.

Statistik over indtægter for SU-kort forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

#### *Kort til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse*

- 7.164. Operatørens indtægt fra kort til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse udgør Operatørens andel af kortholderes egenbetaling i henhold til delingsreglerne og den modsvarende rabat, der refunderes af SU-styrelsen. Se endvidere pkt. 2.4.4.

Statistik over indtægter for kort til uddannelsessøgende i ungdomsuddannelse (uddannelseskort) forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

#### *Rabat til unge samt rabat til alders- og førtidspensionister*

- 7.165. Operatørens rabat til unge samt til alders- og førtidspensionister finansieres delvist af en andel af Transportministeriets tilskud til særlige rabatter. Beregning af Operatørens andel af tilskuddet er vist i appendiks 7.8.

#### *Frirejser for værnepligtige*

- 7.166. Operatøren modtager for fribefordring af værnepligtige m.fl. i henhold til af pkt. 2.4.6 en andel af den betaling DSB modtager fra Forsvarsministeriet, jf. aftale om udstedelse af og betaling for hhv. særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag i Appendiks 7.9. Operatørens betaling fremgår af appendiks 7.9, herunder fremgår det hvordan Forsvarsministeriets betaling fordeles mellem Operatøren og DSB.
- 7.167. Såfremt ændringer af ordningen medfører en mindre betaling pr. værnepligtsårsværk, kompenseres Operatøren herfor af Trafikstyrelsen. Ligeledes skal Operatøren refundere indtægter som følge af ændringer i ordningen, der medfører øget betaling pr. værnepligtsårsværk. Ændring af Operatørens andel af betalingen fra Forsvarsministeriet jf. appendiks 7.9 medfører ikke kompensation til eller tilbagebetaling fra Operatøren. Ændring i antallet af værnepligtige medfører ligeledes ikke kompensation eller tilbagebetaling.

### 7.1.4 Internationale billetter, salgsgebyrer og provision

#### *Internationale billetter*

- 7.168. For internationale billetter foretages indtægtsdelingen efter fradrag af provision efter de sædvanlige principper på området. DSB foretager indtægtsdelingen uden beregning.

Statistik over indtægter for salg af internationale billetter forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Indtægter for salg af internationale billetter".

#### *Tilbagebetalingsgebyr*

- 7.169. Operatøren kan opkræve tilbagebetalingsgebyr, jf. pkt. 2.3 samt appendiks 7.4, pkt. 1.3.4.

*Opkrævning af kontrolafgift*

- 7.170. Operatøren oppebærer den fulde indtægt for opkrævede kontrolafgifter, jf. pkt. 2.6.

*Provision*

- 7.171. Der afregnes provision for salg af standardbilletter og -kort, for salg af internationale billetter samt for salg af trafikskabsbilletter.
- 7.172. Operatøren modtager provision fra DSB, for salg af standardbilletter og -kort til rejser eller andele af kombinerede rejser, der foregår på DSB's strækninger. Ligeledes betaler operatøren provision for DSB's salg af billetter og kort til rejser eller andele af kombinerede rejser, der foregår på Operatørens strækninger.
- 7.173. Operatøren modtager provision for salg af trafikskabsbilletter såvel som betaler trafikskaberne provision for salg af Operatørens kort og billetter.

Provisionen for salg af standardbilletter og -kort udgør efter gældende aftale 5 % af billetprisen for indenlandske rejser. For internationale rejser udgør provisionen efter gældende aftale 10 %. Provision for salg af trafikskabsbilletter udgør efter gældende aftale 5 %. Oplysninger om provision fra salg af billetter og kort på de udbudte strækninger forefindes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

**7.1.5 Indtægter, optionen Tønder – Niebüll**

- 7.174. Hvis optionen Tønder- Niebüll kaldes oppebærer Operatøren passagerindtægten på denne strækning.

Oplysninger vedrørende passagerindtægter for strækningen Tønder - Niebüll forefindes i det øvrige datarum under "Optionen Tønder-Niebüll".

**7.2 Bus & Tog Samarbejdet****7.2.1 Operatørens deltagelse i Bus & Tog Samarbejdet**

- 7.175. Operatøren er forpligtet til at deltage aktivt i Bus & Tog Samarbejdet, herunder indgå i den fælles ledelse af samarbejdet (styregruppen) samt de samarbejdsfora, hvor det er relevant at deltage med henblik på varetægelse af Operatørens interesser, eksempelvis på takst- og afregningsområdet, jf. appendiks 7.10.

Bus & Tog Samarbejdet er et samarbejde mellem togoperatører og de regionale trafikskaber, som har til formål at skabe god sammenhæng i den kollektive trafik, herunder at opretholde et takstsamarbejde for busser og tog. Rammerne for takstsamarbejdet er fastsat jf. gældende lov om trafikskaber. Samarbejdet omfatter andre områder end takst- og billetsystemer.

Bus & Tog Samarbejdsaftalen forefindes i datarummet under øvrigt datarumsmateriale "Aftaler - Bus & Tog Samarbejdsaftalen".

**7.2.2 Takststigninger for trafikskabsbilletter og -kort**

- 7.176. Operatøren aftaler takster for rejser inden for trafikskabernes takstområder for de strækninger Operatøren betjener i overensstemmelse med aftalerne indgået i Bus & Tog Samarbejdet.
- 7.177. Trafikskabernes takster, herunder taksterne for de rejser Operatøren udfører på trafikskabets billetter og kort, må i gennemsnit ikke stige udover omkostningsudviklingen i sektoren. Takststigningen for disse billetter og kort er reguleret jf. bekendtgørelse nr. 1138 af 02/10/2007 om takststigning i offentlig servicetrafik i trafikskaber m.v.

### 7.2.3 Bus & Tog rejser

7.178. Operatøren er forpligtet til at deltage i nedenstående ordninger i Bus & Tog Samarbejdet:

#### *Fælles billetter og takster inden for trafikskabets takstområder*

7.179. Det er en del af Bus & Tog samarbejdet, at der er fælles takster og billetter for busser og tog for rejser inden for trafikskabets takstområde.

#### *Rejser med bus på standardbilletter og kort*

7.180. 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 samt til kørsel mellem omstigningsområderne.

#### *Tog+*

Der er indgået en række Tog+ aftaler mellem DSB og de regionale trafikskaber m.fl. Aftalerne findes i Bus & Tog Samarbejdsaftalen.

7.181. Tog+ aftalerne giver mulighed for at fortsætte en togrejse med bus, lokalbane eller færge på én samlet billet. ROSA billetsalgssystem håndterer udstedelse af disse billetter.

7.182. Tog+ aftalerne forventes at være tilnærmelsesvis indtægtsneutrale for den nye operatør. Der er tale om en simpel billetkonstruktion, hvor togbillettens pris adderes til prisen for den efterfølgende rejse med bus, lokalbane eller færge.

7.183. De nærmere vilkår for disse ordninger fremgår af appendiks 7.10.

## 7.3 Operatørens samarbejde med øvrige togoperatører om takster for standardbilletter og -kort

### 7.3.1 Takster for operatørrejser

7.184. Operatøren skal efter forhandling med DSB fastsætte fælles takster for operatørrejser. Det vil sige rejser, der overskrider en eller flere takstområder eller trafikskabsgrænser.

7.185. Operatøren skal indgå en samarbejdsaftale om principper for fastsættelse af fælles takster for operatørrejserne med DSB på de strækninger Operatøren betjener.

7.186. Såfremt Operatøren og DSB ikke kan nå til enighed om fastsættelse af fælles takster for operatørrejserne, kan Trafikstyrelsen foretage opskrivning af disse takster, jf. appendiks 7.11.

7.187. Operatøren er, jf. appendiks 7.11, forpligtet til at sikre, at taksterne for operatørrejser (operatørrejser såvel som kombinerede rejser) i gennemsnit ikke overskrider udviklingen i det omkostningsbaserede indeks, jf. bekendtgørelsen nr. 1138 af 02/10/2007 vedrørende takststigning i offentlig servicetrafik i trafikskaber mv.

7.188. Såfremt Operatøren vil ændre taksterne for operatørrejser for det efterfølgende år, skal retningslinjerne i appendiks 7.11 overholdes.

### 7.3.2 Indtægtsdeling

7.189. Operatøren modtager indtægterne for befordring af passagererne i henhold til principperne for indtægtsdeling i denne Kontrakt.

7.190. Indtægter for rejser, der udføres jf. Bus & Tog Samarbejdets takstsamarbejde, deles i henhold til delingsprincipperne i appendiks 7.12.

- 7.191. Deling af indtægter for rejser på standardbilletter og kort sker i henhold til delingsprincipperne i appendiks 7.12.
- 7.192. Fordelingen af indtægterne fra rejser på Rejsekort skal følge de retningslinjer, der indgås aftale om i Bus & Tog Samarbejdet.

## 7.4 Passagerstatistik

### 7.4.1 OD-matrice

- 7.193. Operatøren skal årligt levere en OD-matrice, der indeholder en komplet oversigt over alle årets rejser med Operatørens tog.
- 7.194. OD-matricen skal overholde nedenstående krav:
- OD-matricen skal beskrive den samlede rejse fra startstation til slutstation uanset evt. skift undervejs og uanset om flere operatører er involveret. For internationale rejser dog kun den del af rejsen, der foregår i Danmark med angivelse af den benyttede grænseovergang.
  - I OD-matricen skal for hver rejse angives:
    - o Datakilde
    - o Operatør(er)
    - o Station, hvor rejsen starter og slutter
    - o Operatørstation, hvor rejsen starter og slutter
    - o Billettype
    - o Antal personkilometer fordelt på operatører
    - o Indtægter fordelt på operatører
  - Operatørens metode til opstilling af OD-matricen skal indbefatte salgsstatistik samt passagertællinger og -undersøgelser, og sikre overensstemmelse med den årlige rapportering af antal rejser jf. bilag 11, appendiks 11.1.
- 7.195. OD-matricen skal leveres senest et år efter udgangen af det år OD-matricen omfatter.
- 7.196. Metoden til opstilling af OD-matricen skal godkendes af Trafikstyrelsen.

### 7.4.2 Vesttælling

- 7.197. Operatøren skal på operatørstrækningerne en gang årligt foretage en Vesttælling, der er en tælling og billetregistrering af samtlige ind- og udstigende passagerer i samtlige Operatørens tog (samt eventuelle erstatningsbusser) på et helt trafikdøgn.
- 7.198. Operatøren er forpligtet til at samarbejde med øvrige togoperatører om udførelsen af den samlede Vesttælling, herunder stille personale til rådighed i et omfang svarende til Operatørens egen tælleopgave.

## 7.5 Ændring i takststrukturer og indtægtsdeling

- 7.199. Såfremt der i kontraktens løbetid sker ændringer som opfylder de forhold der fremgår af pkt. 7.5.1 kan Operatørens tilskud reguleres op eller ned med nettoeffekten heraf efter de i nærværende pkt. 7.5 beskrevne modeller og metoder.

### 7.5.1 Typer af ændringer

- 7.200. Regulering af tilskuddet kan kun ske ved følgende forhold, der sker som følge af introduktion af rejsekortet eller justeringer i den eksisterende indtægtsdelingsmodel:
- a. ændring i takstberegningsprincipperne som følge af, at:

- o der foretages ændring af takstprincipperne for en eller flere billettyper omfattet af kontrakten, der udstedes til indlandske rejser, f.eks. ved at hæve maks. billetzonetal, tidsgyldigheden eller rabatstrukturerne i et takstsystem.
  - o der foretages ændringer i grundlaget for afstandsberegningen i et takstsystem (fx fra zone-princip til km-baseret).
- b. ændring i takstzonestrukturen, der vedrører de strækninger Operatøren betjener
- c. ændring i trafikskabernes takstområder, der vedrører de strækninger Operatøren betjener.
- d. Ændring af opgørelsesgrundlaget for indtægtsdelingen mellem takstmyndigheder i forbindelse med indførelse af Rejsekort.
- 7.201. Udgangspunktet er takstprincipper, herunder takstzoner, rabatstrukturer, tidsgyldighed, takstområder samt aftalte beregnings- og opgørelsesprincipper fra dato for sidste frist for afgivelse af endeligt tilbud.
- 7.202. Regulering af Operatørens tilskud vil kun kunne ske, når ændringerne sker som følge af nedenstående 3 forhold:
- ændring af lovgivningen,
  - ændringer, der dikteres af Trafikstyrelsen,
  - ændringer som følge af beslutninger, der træffes i fora, hvor Operatøren ikke har eller har haft mulighed for medbestemmelsesret, f.eks. ændringer, der besluttet i perioden fra kontraktindgåelse til Operatøren opnår takstkompetence og medbestemmelsesret i Bus & Tog Samarbejdet.
- 7.203. Regulering af Operatørens tilskud vil kunne ske for ændringer, der sker i perioden fra afgivelse af endeligt tilbud til driftsophør.
- 7.5.2 Opgørelse af nettoeffekten af ændringer**
- 7.204. Nettoeffekten af de konstaterede ændringer beregnes ved anvendelse af en eller flere af de 3 nedenstående modeller. Modellerne findes nærmere beskrevet i appendiks 7.13:
- model 1, benyttes ved en ændring i ovenstående afsnit a., b., eller c. i de nuværende billet- og takstsystemer før Rejsekortets indførelse
  - model 2, benyttes ved ændring i opgørelsesgrundlaget til indtægtsdelingen i forbindelse med indførelse af Rejsekortet jf. afsnit d. ovenfor
  - model 3, benyttes ved en ændring i ovenstående afsnit a., b., eller c. efter Rejsekortets indførelse.
- 7.205. Ved indførelse af Rejsekortet kan der blive tale om at kombinere model 1 og 2 i tilfælde, hvor der indføres ændringer i takststrukturen samtidig med indførelse af Rejsekortet.
- 7.206. Ved successiv indførelse af Rejsekortet beregnes nettoeffekten af konstaterede ændringer ligeledes successivt og alle ovennævnte tre modeller kan komme i brug ved beregningen.
- 7.207. Hver part skal for egen regning dokumentere og har således bevisbyrden for, at der er tale om ændringer der kan indebære regulering af tilskuddet jf. nærværende pkt. 7.5 og i givet fald, dokumentere nettoeffekten af ændringerne.



- 7.208. Såvel Operatøren som Trafikstyrelsen skal overfor den anden part varsle en konstateret ændring senest 1. oktober år (n), hvor ændringer indføres i år (n+1). Indføres ændringen i sidste halvdel af året, skal varsling ske senest 1. marts, men i dette tilfælde i år (n+1).
- 7.209. Nettoeffekten af en konstateret ændring i år (n+1) beregnes i år (n+2). Nettoeffekten af en ændring vedrørende indtægten i 2014, beregnes således i 2015.

### 7.5.3 Opgørelse af tilskudsregulering

- 7.210. Nettoeffekten af de konstaterede ændringer akkumuleres jf. nedenstående formel.

$$ANE_n = \sum_{j=1}^n NE_j$$

hvor

$NE_j$  er nettoeffekten af de konstaterede ændringer i år j omregnet til priseniveauet i år n jf. bestemmelserne om pristalsregulering i hovedkontraktens pkt. 4.4.3.

$ANE_n$  er den akkumulerede nettoeffekt af de konstaterede ændringer til og med år n

Regulering af tilskuddet sker først når den akkumulerede nettoeffekt af de konstaterede ændringer indebærer, at operatørens samlede årlige indtægt fra billetter og kort, enten falder med mere end 3 % eller stiger med mere end 5 %. Reguleringen sker fra det tidspunkt, hvor den akkumulerede nettoeffekt overskrider de angivne grænser jf. nedenstående definition:

$$\frac{ANE_n}{Indtægt_n} < -0,03 \text{ eller } \frac{ANE_n}{Indtægt_n} > 0,05$$

hvor

$Indtægt_n$  er operatørens samlede årlige passagerindtægt fra billetter og kort i år n

$ANE_n$  er den akkumulerede nettoeffekt af de konstaterede ændringer til og med år n

- 7.211. Umiddelbart efter at der er foretaget en regulering af tilskuddet sættes den akkumulerede nettoeffekt af de konstaterede ændringer til nul.
- 7.212. Nettoeffekten af konstaterede ændringer, der akkumuleres gennem kontraktperioden, opskrives jf. bestemmelserne om pristalsregulering i hovedkontraktens pkt. 4.4.3.
- 7.213. Når reguleringen af tilskuddet for en eller flere konstaterede ændringer er fastsat, kan ingen af parterne igen gøre krav gældende i henhold til pkt. 7.5, hvad angår den eller de pågældende ændringer.
- 7.214. Reguleringen af tilskuddet udgør 70 % af den beregnede nettoeffekt af de konstaterede ændringer, der indebærer en opregulering af Operatørens tilskud, ligesom at Operatøren skal tilbagebetale 70 % af den beregnede nettoeffekt af de konstaterede ændringer, der indebærer en nedregulering af Operatørens tilskud.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 7  
Salg og passagerservice***

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.1**

### Åbningstider på stationer

# 1 Åbningstider på stationer

Tabel 1. Åbningstider for stationer med betjent billet salg

By	Adresse	Mandag-Torsdag	Fredag	Lørdag	Søn- og helligdage
Bested Thy	1000 Ting Thylandsgade 20 7755 Bedsted Thy	09.30-17.30	09.30-17.30	09.00-12.00	Lukket
Bjerringbro	Bjerringbro Taxi Banegårdspladsen 12-14 8850 Bjerringbro	08.00-17.00	08.00-17.00	Lukket	Lukket
Hinnerup	Hinnerup Bibliotek og Kulturhus Skovvej 18 8382 Hinnerup	10.00-19.00	10.00-17.00	10.00-13.00 <i>Lukket i maj, juni, juli og august</i>	Lukket
Hurup Thy	Spar Bredgade 166 7760 Hurup	10.00-17.00	10.00-17.00	10.00-13.00	Lukket
Ikast	Lille Torv 3 7430 Ikast	07.30-14.30	07.30-16.30	Lukket	Lukket
Ribe	Dagmarsgade 16 6760 Ribe	07.30-17.00	07.30-17.00	Lukket	Lukket
Ringkøbing	Nørredige 3 A 6950 Ringkøbing	07.30-18.00	07.30-18.00	09.00-13.00	Lukket
Ry	Ry Turistbureau Klostervej 3 8680 Ry	07.00-16.00 <i>01.07-31.07:</i> 07.00-17.00	07.00-16.00 <i>01.07-31.07:</i> 07.00-17.00	10.00-12.00 <i>15.06-31.08:</i> 09.00-14.00	Lukket
Silkeborg	Drewsensvej 5 8600 Silkeborg	06.20-17.40	06.20-17.40	08.00-14.40	10.10-18.10
Skive	Søndergade 16c 7800 Skive	06.50-18.15	06.50-18.15	07.50-15.15	08.50-19.15
Skjern	Bredgade 55 6900 Skjern	06.00-20.00	06.00-20.00	08.00-15.00	08.00-20.00
Tarm	Hos Anita Storegade 16-18 6880 Tarm	08.00-17.00	08.00-17.00	08.00-12.00	Lukket
Thisted	Jernbanegade 29 7700 Thisted	07.15-17.30	07.15-17.30	07.15-14.00	Lukket
Tønder	Jernbanegade 9 6270 Tønder	09.15-16.40	09.15-16.40	Lukket	Lukket
Ulfborg	Ulfborg-Vemb Tu- ristbureau Bredgade 11 6990 Ulfborg	09.00-16.00	09.00-16.00	09.00-14.00	Lukket
Varde	Stationspladsen 3 6800 Varde	07.00-18.00	07.00-18.00	Lukket	Lukket

Viborg	Banegårdspladsen 2 8800 Viborg	06.00-18.40	06.00-18.40	08.10-15.40	09.10-18.40
Vinderup	Turistforeningen for Vinderup og Omegn Stationsvej 2 7830 Vinderup	11.00-17.00	11.00-17.00	Lukket	Lukket
Ølgod	Rådhuset, Borger- service Vestergade 10 6870 Ølgod	Man-ons: 09.00-15.00 Tors: 09:00-17.00	09.00-12.30	Lukket	Lukket

Åbningstider for stationer, juni 2008

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.1**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.3**

### Rejsekortet

# 1 Beskrivelse af Rejsekortet

## 1.1 Indledning

I følgende beskrivelse gives et indblik i de overordnede strukturer for det rejsekort-system, som det er planen at indføre på bl.a. Operatørens strækninger. Beskrivelsen er ikke fyldestgørende. For yderligere information henvises til udkast til tilslutningsaf-tale vedrørende Rejsekort A/S under "Aftaler - Tilslutning-Rejsekortet" og "kontakt-oplysninger" i det øvrige datarum.

## 1.2 Rejsekortet som billetmedie

Til erstatning for billetter på papir og pap indføres Rejsekortet, en elektronisk billet (plastickort), som kan anvendes i den samlede kollektive trafik i Danmark.

Det er et grundlæggende princip for dette Rejsekort, at der skal betales en pris be-regnet fra punkt til punkt. I en længere overgangsperiode vil prisberegningen dog forventeligt være baseret på zoneprincippet af hensyn til stabiliteten for både kunde-priser og trafikselskabernes provenu.

Kortet er et kontaktløst elektronisk kort, hvor den rejsende checker ind ved første påstigning af bus eller tog samt ved hvert skift mellem transportmidler, og checker ud ved sidste udstigning. Rejsekortet beregner selv prisen for rejsen, som så træk-kes fra et tidligere indbetalt beløb på passagerens kort. Kunden behøver ikke selv at have kendskab til takst- og zonesystemer, og kortet vil altid være klar til brug.

Kortet skal kunne bruges på Statens jernbanestrækninger samt i trafikselskabernes trafik, i det omfang trafikselskaberne tilslutter sig rejsekortet.

Der indgår en kontantbillets løsning i rejsekortprojektet. Kontantbillets systemet er til-tænkt enkeltrejser for passagerer, der ikke har Rejsekort. I en overgangsperiode for-ventes det, at kontantbillets løsningen er baseret på det nuværende takstsystem. Det er hensigten på sigt at indføre et nyt landsdækkende takstsystem for kontantbilletter parallelt med Rejsekortet.

Med Rejsekortet vil de nuværende billet- og korttyper forsvinde i takt med, at Rejse-kortet introduceres. Udfasningen af nuværende billet- og korttyper forventes at ske i etaper, således at der udfases én produkttype ad gangen.

## 1.3 Rejsekort A/S

Rejsekort A/S har til opgave at opbygge og drive Rejsekortet. Rejsekort A/S finansie-res dels gennem tegning af aktier og dels ved at DSB, Metroselskabet og de tilslutte-de trafikselskaber indskyder lånekapital. Aktiekapitalen udgør december 2007 i alt 195,8 mio. kr., som er fordelt på aktionærene på følgende måde: 32,8 % til Movia, 49,6 % til DSB, 8,7 % til Metroselskabet 1,4 % til Midttrafik, 2,1 % til Sydtrafik og 5,5 % til NT.

Konceptet for rejsekortprojektet kan kort beskrives som bestående af to dele, hvor den første del er dataopsamlingsdelen. Denne del omfatter det store centrale compu-tersystem og det dertil hørende datanetværk. Den anden del er det rejsekortudstyr ("hardware") der er monteret decentralt – "ude i marken".



## 1.4 Udstyr til Rejsekortet

Der etableres check-in og check-out enheder samt salgsautomater på alle stationer på Operatørens strækninger, hvor passagererne kan købe anonyme rejsekort og indbetale penge på eksisterende kort.

Til brug på salgssteder skal Operatøren anvende en særlig software og særlige kortlæsere, der gør det muligt med en almindelig computer at udføre salg af Rejsekort, indbetale penge på eksisterende Rejsekort mv.

Operatøren skal indkøbe håndholdt udstyr til personalets billetkontrol i toget samt tømmeudstyr til at indlæse kontrolldata fra det håndholdte udstyr og ind i det øvrige Rejsekortsystem.

En kundeendt web-side samt et administrativt system hvormed Operatøren kan håndtere eventuelle betalingsaftaler med passagererne, indgår i Rejsekortsystemet.

## 1.5 Tilslutning til rejsekortet

Operatøren skal indgå en tilslutningsaftale med Rejsekort A/S. I tilslutningsaftalen er det specificeret, hvorledes reglerne for samarbejdet mellem Operatøren og Rejsekort A/S er fastlagt. Heri fastlægges de afgifter som skal betales for benyttelse af systemet, de honorarer, som trafikelskaberne modtager for distribuering af kort, samt de indbyrdes provisionsafregninger mellem trafikelskaberne. Under tilslutningsaftalen er det ligeledes fastlagt, hvorledes samarbejdet omkring markedsføring, salgsorganisation, kommunikation mv. skal reguleres.

Udkast til tilslutningsaftale til Rejsekortet forefindes i datarummet under "Aftaler - Tilslutning-Rejsekortet".

## 1.6 Udrulning af rejsekortet

Det er planen at udrulle Rejsekortsystemet trinvist på Statens strækninger og Nordjyllands Trafikselskabs område. Derudover vil trafikelskaberne Sydtrafik og Midttrafik træffe beslutning, om hvorvidt selskaberne vil tilslutte sig rejsekortprojektet, således at Rejsekortet, for begge trafikelskabers vedkommende, kan anvendes i hele trafikelskabet.

Dette vil indebære, at Operatørens takstsamarbejde med DSB, Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik, udelukkende vil angå rejser på Rejsekort samt det eller de enkeltbilletsystemer, der etableres eller bevares som supplement til Rejsekortet, når Rejsekortet er implementeret fuldt ud. Hvis et eller flere trafikelskaber ikke tilslutter sig rejsekortet vil der opstå en situation, hvor rejsekortet ikke kan anvendes på kombinerede bus/tog-rejser.

Tidsplanen for udrulningen af Rejsekortet er ikke afklaret. Det kan dermed ikke oplyses hvilket stadie udrulningen af Rejsekortet befinder sig i ved Operatørens driftsstart. Der er tre muligheder.

- Rejsekortet kan være sat i drift i større eller mindre grad, når Operatøren overtager driften.
- Udrulningen af Rejsekortet kan blive foretaget i Operatørens kontraktperiode.
- Rejsekortet udrulles ikke i Operatørens kontraktperiode.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.3**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.4**

### Bestemmelser for forretningsbetin- gelser

# 1 Minimumsindhold af Operatørens forretningsbetingelser

## 1.1 Gyldighed

Ved køb af billet eller kort til rejse i Danmark med Operatøren gælder disse betingelser for passagerer og deres bagage for rejse med tog og de transportmidler, Operatøren kan indsætte i stedet for tog.

For rejser mellem Danmark og et andet land gælder disse forretningsbetingelser i det omfang, andet ikke følger af de til enhver tid gældende aftaler om international jernbanebefordring, som er tiltrådt af Danmark. For rejser med tog, der er en del af en pakkerejse, gælder lov om pakkerejser.

## 1.2 Operatørens ydelse

Operatøren leverer rejser med tog.

Operatøren udgiver køreplaner og oplyser om togafgange og ændringer i køreplaner i brochurer og ved løbende information på stationer, via Operatørens hjemmeside og andre passende medier. Ændringer i køreplaner kan blandt andet forekomme i forbindelse med større planlagte sporarbejder. Operatøren kan løbende ændre på afgange, standsningssteder m.v. Det er passagerens ansvar at holde sig orienteret om ændringer i køreplanen.

Operatøren bestræber sig på at overholde de ankomst- og afgangstider, der er angivet i køreplanen.

Operatøren transporterer alle, der har gyldig billet eller kort.

Operatøren kan i særlige tilfælde afvise passagerer til det enkelte tog, såfremt pladsforholdene betinger det.

Operatøren kan udelukke personer fra transport – uanset om de har gyldig billet – hvis de udgør en sikkerhedsmæssig risiko, er til gene for andre passagerer, togets personale eller i øvrigt ikke følger anvisninger fra Operatørens personale eller de anvisninger, som fremgår af opslag eller anden tilsvarende information om benyttelse af det enkelte tog.

### 1.2.1 Medbringning af håndbagage, dyr, cykler og barnevogne

Den enkelte rejsende kan uden særskilt betaling medtage personlig bagage i kufferter, tasker eller lignende i det omfang, der er plads i toget. Det enkelte stykke bagage må maksimalt måle 100x60x30 cm. Ski kan dog medtages i det omfang, der er plads i toget.

For medtagelse af cykler er der fastsat særlige regler og priser. Pladsbillet betales særskilt. Barnevogne skal medtages uden særskilt betaling i det omfang, pladsforholdene tillader det. For enkelte tog kan Operatøren fastsætte, at barnevogne ikke kan medtages. Oplysninger om medtagning af cykler og barnevogne fås blandt andet i Operatørens brochurer.

Hver betalende rejsende kan mod betaling medtage én hund til børnebillettakst. Små hunde og andre mindre husdyr, der under rejsen transporteres i en håndtaske eller lignende, kan medtages gratis.

## 1.2.2 Hittegods

Operatøren opbevarer hittegods fra stationer og tog i op til 30 dage. Hittegods kan efterlyses ved henvendelse til en station, hvor der er betjent billetsalg ved operatørens personale, eller på Operatørens telefon. Ved forsendelse af hittegods kan Operatøren udover forsendelsesomkostningerne opkræve gebyr.

## 1.3 Billetter og kort

### 1.3.1 Rejser på Operatørens net

Billet og korts gyldighed fremgår af billet eller kort. Billet og kort må ikke overdrages til en anden person, når de lyder på navn, eller når rejsen er begyndt eller afsluttet.

Billet og kort giver ikke adgang til et bestemt tog, og Operatøren garanterer ikke en siddeplads.

Operatøren giver oplysninger om priser, rabatter, gebyrer og kontrolafgifter i Operatørens brochurer. Oplysning om gældende priser kan fås ved henvendelse til Operatøren.

Der kan ikke foretages rejseafbrydelser på billet eller klippekort.

### 1.3.2 Rejser inden for et takstområde

For lokale rejser inden for et takstområde gælder de pågældende takstområders eller trafikselskabers priser og rejseregler, herunder også regler om tilbagebetaling. Herudover gælder Operatørens regler for salg, kontrol, forsinkelser m.v.

### 1.3.3 Billetsalg på stationer m.v.

Billetter og kort kan købes på Operatørens stationer i disses åbningstider og i automater.

Når et billetsalg er lukket ved det pågældende togs afgang, skal billet på rejsedagen købes i en billetautomat.

Kan billet til den samlede rejse ikke købes på den station, hvor rejsen begynder, må passageren købe billet til den nærmeste station, hvor den ønskede billet kan købes.

### 1.3.4 Tilbagebetaling af ubenyttede billetter og kort

Operatøren giver i visse tilfælde mulighed for at få tilbagebetalt ubenyttede billetter eller kort.

Indtil rejsedagen tilbagebetales ubenyttede billetter og kort uden gebyr, og på rejsedagen mod et gebyr på 40 kr.

På rejsedagen skal henvendelse om tilbagebetaling ske på den station, hvor billetten er købt, eller hvorfra rejsen skulle foretages.

For delvis benyttede periodekort kan der ske en reduceret tilbagebetaling for den periode, kortet ikke ønskes benyttet.

De nærmere regler og fremgangsmåden ved tilbagebetaling fremgår af Operatørens brochurer. For billetter med særlige benyttelsesregler kan Operatøren fastsætte særlige tilbagebetalingsregler, herunder at billetten ikke kan tilbagebetales.

## 1.4 Kontrol af billetter og kort samt kontrolafgifter

### 1.4.1 Kontrol af billetter og kort i Operatørens tog

Passageren skal ved rejsens begyndelse være i besiddelse af gyldig billet eller kort, der opbevares under hele rejsen. Passageren skal uopfordret vise billet eller kort til Operatørens personale. Operatøren accepterer kun billet eller kort, der vises i umiddelbar tilknytning til personalets anmodning herom.

Klippekort samt 1- og 2-klipsbillet skal være stemplet, inden rejsen begyndes, for at være gyldig til den aktuelle rejse. Passageren skal selv kontrollere, at afstemplingen (zonenummer, dato, klokkeslæt m.v.) på billet eller kort er korrekt.

Billetter og kort inddrages ved misbrug, herunder ved ubeføjede ændringer.

En passager, der ikke er i besiddelse af gyldig billet eller kort, skal på forlangende af Operatørens personale opgive sit fulde navn, adresse og fødselsdag og -år samt legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument med foto.

Betaler passageren ikke straks for den kontrolafgift, der opkræves, udleveres en opkrævning på beløbet, og passageren skal kvittere for modtagelsen med navn, adresse, fødselsdato og underskrift samt legitimere sig som beskrevet ovenfor. Nægter passageren at modtage opkrævningen, kan passageren sættes af toget. Passageren har ikke krav på tilbagebetaling af eventuel allerede foretaget betaling.

### 1.4.2 Kontrolafgift

Passagerer, der træffes uden gyldig billet eller kort, skal betale kontrolafgift. Kontrolafgiften er samtidig billet til rejsen til den station, passageren oplyser.

Børn, der træffes i tog uden gyldig billet eller kort, skal ligeledes betale kontrolafgift. Denne regel gælder også for hunde.

Kontrolafgiften var i december 2007 på 600 kr. for voksne og 300 kr. for børn og hunde. For cykler betales 100 kr.

Operatøren kan i øvrigt som betingelse for eftergivelse af kontrolafgift opkræve et ekspeditionsgebyr på 100 kr.

Passagerer, der træffes uden gyldigt pendlerkort, kan få eftergivet kontrolafgiften mod betaling af et ekspeditionsgebyr på 100 kr. ved inden for 14 dage at fremvise et pendlerkort, der var gyldigt på det tidspunktet, kontrolafgiften blev opkrævet.

### 1.4.3 Rykkerprocedurer for kontrolafgifter samt eventuelt salg på kredit

For kontrolafgifter samt eventuelle billetter og kort solgt på kredit gælder følgende rykkerprocedure og gebyrer:

Hvis der indgås en afdragsordning, kan Operatøren opkræve et gebyr på 40 kr. pr. afdrag. Hvis der må erindres om betaling, kan Operatøren opkræve et ekspeditionsgebyr på 100 kr. pr. brev.

Betales beløbet ikke efter 1. rykker, overgives fordringen til inddrivelse via et eksternt inddrivelsesfirma. Ved overtagelse af gælden beregner inddrivelsesfirmaet et gebyr. Dette gebyr tillægges gælden.

På baggrund af tilføjelsen til fogedretsprotokollen eller ved misligholdelse af betalingsaftaler registreres passageren i RKI Kredit Information A/S.

## 1.5 Forsinkelser

### 1.5.1 Bestemmelserne i Danmark

Bestemmelserne i dette afsnit har kun gyldighed for rejser i Danmark med Operatørens tog. Ved forsinkelser søger Operatøren at reducere forsinkelsen og genererne for passagererne.

Vælger en passager at afbryde en rejse på grund af en større forsinkelse, eller fordi en tilslutningsforbindelse ikke opnås, kan passageren få tilbagebetalt billetten for den del af rejsen, som ikke gennemføres på grund af forsinkelsen. Tilbagebetalingen sker uden gebyr. Bestemmelsen om tilbagebetaling er kun gældende, såfremt billetten er omfattet helt eller delvist af Operatørens takstkompetence.

Hvis Operatøren ikke inden for rimelig tid og maksimalt inden for en time har sørget for videre transport, dækker Operatøren passagerens rimelige omkostninger til videre transport til den station i Danmark, hvortil passageren har billet eller kort.

Ved vurderingen af, hvad der er rimelig tid, lægger Operatøren til grund, at Operatøren med al fornøden energi og uden ophold søger at tilvejebringe videre transport for alle de passagerer, der er ramt af den pågældende forsinkelse.

Passageren skal indhente udtrykkeligt tilsagn fra Operatørens personale til de dispositioner, der træffes af passageren med henblik på videre transport som beskrevet ovenfor. Passageren er i øvrigt under alle omstændigheder forpligtet til at minimere omkostningerne til erstatningsbefordringen. Forsinkelser kan medføre, at forbindelse med andet tog ikke opnås. I vurderingen af, om en forbindelse skal afvente et forsinket tog, inddrager Operatøren, hvor lang ventetid der vil være til den næste forbindelse på den pågældende strækning.

Hvis ventetiden er over 1 time, eller det er sidste forbindelse på strækningen den pågældende dag, vil Operatøren som hovedregel sikre forbindelse eller tilbyde erstatningsbefordring til den station i Danmark, hvortil passageren har billet eller kort.

Operatøren dækker ikke passagerens omkostninger til videre transport, såfremt forsinkelsen skyldes forhold uden for Operatørens kontrol, så som ekstraordinære vejrforhold eller naturbegivenheder, påkørsler, bombetrusler, offentlige myndigheders påbud eller forbud, strejke, lockout eller andre tilsvarende forhold.

### 1.5.2 Operatøren yder rejsetidsgaranti

Mulighederne og vilkårene herfor er udførligt beskrevet i Operatørens brochure og kan også ses på Operatørens hjemmeside. Ved internationale rejser med internationale tog yder Operatøren godtgørelse for forsinkelser efter internationale aftaler herom.

Operatøren yder ikke anden eller yderligere erstatning end ovenfor nævnt som følge af forsinkelser.

Klager til Operatøren i anledning af forsinkelsen kan rettes til nærmeste station eller sendes til Operatøren, jf. afsnit 1.7.

## 1.6 Erstatning for skade på personer og bagage.

Operatøren erstatter skader på passagerer, for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige erstatningsregler, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

Operatøren erstatter endvidere skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage, hvis skaden er følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning. Erstatning for disse skader kan ikke overstige 10.000 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar. Transportministeren bekendtgør, hvilke reguleringer der skal finde sted.

Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

## 1.7 Reklamationer

Klager over forhold vedrørende rejsen, som ikke er løst ved henvendelse til Operatørens personale i tog eller på stationer, kan sendes til Operatøren.

Klagen skal være kommet frem til Operatøren senest 14 dage efter den hændelse, der har givet anledning til klagen. Klagen skal være ledsaget af kopi af original stemplet billet eller kort.

Inden for 10 hverdage efter klagens modtagelse kvitterer Operatøren for modtagelsen af klagen og oplyser om dens videre behandling.

## 1.8 Ikrafttræden og bekendtgørelse

Forretningsbetingelserne træder i kraft den xx (dato og årstal).

Forretningsbetingelser udleveres gratis ved henvendelse til Operatørens billetsalg på stationerne og fremgår af Operatørens hjemmeside.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.4**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.5**

Bestemmelser for compensation til  
togpassagerer

# 1 Minimumsbestemmelser for kompensation til togpassagerer ved forsinkelser

Operatøren er forpligtet til at kompensere passagererne i tilfælde af forsinkelser. Kompensationens værdi afhænger af den realiserede forsinkelse.

## Kompensation til rejsende uanset billettype, dog ikke pendlere

Denne kompensation vil være gældende for alle fjern- og regionaltog.

Kompensationen skal som minimum udstedes som et tilgodebevis til en tilsvarende rejse med Operatøren. Såfremt Operatøren måtte ønske det, kan der som alternativ tilbydes kompensation i form af kontant udbetaling.

Tabel 1. Minimumskrav til størrelsen af kontant kompensation ved forsinkelser

Forsinkelse	Kompensation
30-60 minutter	25 % af billetprisen
60-90 minutter	50 % af billetprisen
90-120 minutter	75 % af billetprisen
Over 120 minutter	100 % af billetprisen

Der fastsættes dog en minimumsgrænse, således at beregnede kompensationer under 25 kr. ikke udbetales.

Udbetalingen af kompensation er uafhængig af, hvem (Operatøren eller Banedanmark) der er ansvarlig for forsinkelsen.

## Kompensation til pendlere

Kompensationen til pendlere vil gælde for pendlere i alle tog.

Kompensationen udbetales kontant til rejsende med periodekort eller årskort og som har tilmeldt sig en given pendlerstrækning.

Ved fastlæggelsen af kompensationens størrelse for forsinkelser i fjern- og regionaltog, tages der udgangspunkt i togenes rettidighed, defineret som andel af alle tog på alle dage, der er forsinket over 4:59 minutter.

Såfremt andelen af alle tog på alle dage der er forsinkede/aflyste i løbet af en kalendermåned overskrider minimumskravet til rettidighed/pålidelighed, så er Operatøren forpligtet til at udbetale kompensation til pendlere.

Minimumsniveauet for rettidighed for fjern- og regionaltog vil blive fastsat med udgangspunkt i Operatørens gældende kontrakter med Transport- og Energiministeriet korrigeret for Banedanmark's prognosticerede kanalregularitet.

Minimumsniveauet vil blive fastlagt ud fra følgende formel, hvor KR200X er den fremadrettede prognosticerede kanalregularitet Banedanmark kan levere. Denne fremadrettede kanalregularitet fastlægges en gang årligt for det kommende år. KR2003 er den kanalregularitet, der blev fastlagt i forbindelse med rammeaftalen i 2003:

Minimumsniveau = 90 % - (KR2003 – KR200x)

Størrelsen af den kompensation, der skal udbetales til pendlerne, fremgår af tabel 2.

Tabel 2. *Minimumskrav til størrelsen af kompensation pr. kalendermåned til pendlere ved ikke-opfyldte regularitetsmål*

Regularitet	Kompensation
Minimumsniveauet – (Minimumsniveauet – 1 %)	1 % af pendlerkortets pris
(Minimumsniveauet – 1,01 %) – (Minimumsniveauet – 2 %)	2 % af pendlerkortets pris
(Minimumsniveauet – 2,01 %) – (Minimumsniveauet – 3 %)	3 % af pendlerkortets pris
Osv.	Osv.

Kompensationen udbetales kvartalsvist. Der skal dog som minimum udbetales 25 kr. pr. periodekort uanset periodekortets pris, hvis Operatøren ikke har overholdt minimumskravet.

#### **Fælles bestemmelser**

For begge typer af rejsetidsgaranti gælder det, at ved planlagte ændringer som er annonceret med opslag på stationen, på Operatørens hjemmeside og tekst-tv minimum 24 timer i forvejen ydes kompensation i forhold til de annoncerede nye rejsetider.

Desuden gælder det, at force majeure dage ikke tæller med i statistikken for rettidighed/pålidelighed.

Force majeure defineres i denne sammenhæng som forhold, der ligger uden for Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet. Som eksempler kan nævnes overenskomststridige arbejdsnedlæggelser, som Operatøren er uden skyld i og som Operatøren ikke kunne forudse eller tage højde for, samt naturkatastrofer, ekstreme vejrforhold og lignende forhold, der for Operatøren er upåregnelige.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.5**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.6**

### Bestemmelser for handicapservice

# 1 Minimumsindhold af handicapservice

## 1.1 Handicapservice i forbindelse med udbud af togtrafik

Nedenfor er beskrevet de gældende procedurer og specifikationer vedrørende handicapservice, som det er aftalt angående "dør til dør rejser" mellem Danske Regioner, de regionale trafikskaber og DBS, hhv. DSB og handicaporganisationernes aftaler (DSI og Dansk Blindesamfund) vedrørende ledsageordningen. Disse procedurer og specifikationer udgør indholdet til den handicapservice Operatøren som minimum skal opfylde udover de i bilag 7, pkt. 3.3 nævnte krav.

Kommer der nye aftaler på området, er Operatøren forpligtet til at indgå i disse uden yderligere kompensation.

## 1.2 Handicapassistance

På en række stationer er der placeret handicaplifte, der kan betjene kørestole mv. 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 de ansvarlige for stationerne, der har ansvaret for at vedligeholde handicapliftene.

På nogle stationer er der store lifte, som er godkendt til kørestole og minicrossere med en max. længde på 140 cm og en max. bredde på 70 cm. Kørestole og minicrossere, som er længere end 125 cm, kan kun komme af og på på de stationer, som har en stor lift.

Gangstativer, rollatorer og sammenklappelige kørestole kan medtages som håndbagage.

### 1.2.1 Assistance

Handicapassistance omfatter ledsagelse fra perron til perron samt hjælp til ind- og udstigning i toget både med og uden lift. Assistanzen gælder til og fra de aftalte mødesteder på stationerne, når rejsen begynder efter kl. 06.00 og er afsluttet inden kl. 24.00. Handicapassistanzen udføres enten af stationsbetjente, strækningspatrolje, eller Falck betales for at udføre handicapassistanzen uden omkostninger for kunden.

### 1.2.2 Bestilling af assistance

Ved handicaprejser mellem to stationer, hvor kunden har behov for handicapassistance, skal rejsen bestilles senest 48 timer før afrejse.

Ved rejse med DSB, bestilles assistance hos DSB's handicapservice, der har åbent alle dage mellem kl. 8.00 og 15.00.

Ved rejse med Operatøren, bestilles assistancen via Operatørens kontakt-/call center (jf. bilag 7 afsnit 3.3).

Hvis rejsen aflyses eller ændres, afbestilles den samme sted som den er bestilt.

### 1.2.3 "Dør til dør rejser" (handicapkørsel med trafikskaberne)

For de, der er visiterede til de regionale trafikskabers handicapkørselsordning gælder følgende i forbindelse med bestilling og håndtering af en "dør til dør rejse", der omfatter transport fra bopæl til udvekslingsstation i hjemtakstområdet, rejse med DSB eller Operatøren og transport fra udvekslingsstation til besøgssted i besøgstakstområdet.

Kunden (den visiterede) bestiller "dør til dør rejsen" senest 72 timer før afrejse via eget regionale trafikskelskab, der står som rejsearrangør - dvs. planlægger transport i hjemtakstområdet, bestiller rejse inkl. handicapassistance hos en af DSB's kontaktstationer eller Operatørens kontakt-/call center samt aftaler transport i besøgstakstområdet.

Efter rejsen er bestilt, får kunden tilsendt billetten sammen med en rejseplan. Ved billetkontrol skal begge dele samt legitimationskort vises. Hvis rejsen aflyses, afbestilles den samme sted som den er bestilt. For rejserne gælder det at de påbegyndes hhv. afsluttes inden for perioden 06.00-24.00.

Trafikskelskabet sørger for at kunden afhentes på sin bopæl ved kantstenen, medmindre andet aftales lokalt, og køres til stationen. Trafikskelskabet sørger ligeledes for kunden hentes ved stationen og køres til sit bestemmelsessted. På stationen overtager den pågældende togoperatør ansvaret for kunden på et nærmere angivet sted. Der kan indgås lokale aftaler om, at eksempelvis vognmanden hjælper kunden hele vejen op i toget.

Det kan oplyses at DSB har udpeget følgende stationer som kontaktstationer (dvs. stationer, der forestår information om og bestilling af rejsen): Esbjerg, Herning, Viborg og Århus.

Som udvekslingsstationer (dvs. stationer, hvor der mellem de regionale trafikskelskaber, DSB og Operatøren 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, Struer, Thisted, Varde, Viborg og Århus.

Herudover ydes der handicapassistance på følgende stationer efter forudgående aftale: Langå og Tønder.

Operatøren samarbejder med DSB om den nærmere organisering af handicapservice i forbindelse med togrejser.

### 1.3 Ledsageordning

Ledsageordningen er et tilbud, som gør det muligt for kunden at have en ledsager med på rejsen. Ledsageordningen er forbeholdt rejsende, der på grund af handicap, fysisk som psykisk, har behov for at blive ledsaget til og fra toget. Nogle rejsende med handicap er dog i stand til at rejse uden ledsager, men er alligevel berettiget til at rejse til nedsat pris efter nedenstående regler. Ordningen kræver et legitimationskort som dokumentation for berettigelse til at benytte ordningen. For rejsende, der er visiterede/godkendte enten til de regionale trafikskelskabers handicapkørselsordning eller DSB's ledsageordning<sup>1</sup> gælder følgende:

- En ledsageordningsbillet til 1 person (den handicappede), svarer prismæssigt til en børnebillet, der desuden er gyldig til bybus til/fra afgang- og ankomststation.
- En ledsageordningsbillet til 2 personer (den handicappede og ledsager) svarer prismæssigt til en voksenbillet (førerhunde regnes ikke som ledsagere), der desuden er gyldig til bybus til/fra afgang- og ankomststation.
- Et ledsageordnings 10-turs klippekort svarer prismæssigt til 10 x prisen for en ledsageordningsbillet (10 x børnebillettakst).
- Børn får ingen yderligere prisnedsættelse.

---

<sup>1</sup> Visiteringen til DSB's ledsageordning sker enten gennem Invalideorganisationernes Brugerservice (DSI) eller Dansk Blindesamfund hhv. Synscenter Refnæs. Det skal samtidig bemærkes, at blinde og svagtsende principielt kan rejse til/fra alle stationer.



- 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, således at assistancen kunne have købt billetten for den handicappede.
- 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 overfor kunden ved vis á vis sædeopstilling.
- Gangstativer, rollatorer og sammenklappede kørerstole medtages som håndbagage.

Rejser den handicappede (uanset alder) alene, udstedes en ledsageordningsbillet til 1 person, eller der klippes 1 gang på et ledsageordnings 10-turs klippekort.

Rejser den handicappede (uanset alder) med ledsager, udstedes en ledsageordningsbillet til 2 personer, eller der klippes 2 gange på et ledsageordnings 10-turs klippekort.

#### 1.4 Øvrige oplysninger

Udover ovennævnte, skal rejsende via Operatørens hjemmeside og/eller kontakt-/call center kunne få information om:

- Faciliteter og forhold vedr. handicapservice på stationerne i udbuddet
- Faciliteter og forhold i togene vedr. handicapservice
- Forhold vedr. førerhunde, hvor og hvordan de kan medbringes
- Anskaffelse af legitimationskort - det er ikke nødvendigt at være medlem af en handicaporganisation for at få legitimationskort
- Henvisninger til regionale trafikelskaber
- Trafikoplægninger, der påvirker kundens rejsemuligheder
- Forhold vedr. rejser til udlandet, herunder kontaktinformation vedr. handicapservice i hhv. Tyskland, Sverige og Norge

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.6**

## **Bilag 7**

### **Appendiks 7.7**

"Rejseplanen" – beskrivelse af arbejdsproces

# 1 Overordnet beskrivelse af Operatørens opgaver i forbindelse med levering af data til Rejseplanen.

- 1 årligt møde (drejebogsmøde) hvor frister for dataleverancer aftales.
- Gyldigheden for søgninger på "Rejseplanen" er altid mindst 2 måneder frem i tiden. For at kunne opfylde det krav og sammenholdt med, at der er ca. en måned mellem opdateringer og endvidere tid til at teste, betyder det, at selskabet er nødt til at levere køreplaner til Rejseplanen, der strækker sig 3-4 måneder frem i tiden.
- Bidrag til opdateringer. I øjeblikket er der 14 faste opdateringer årligt (hvis der ikke er revisioner til køreplanen, behøver Operatøren ikke indlevere nye i den forbindelse) og tilsvarende antal ekstraordinære opdateringer (fx hvis større sporarbejder indebærer ændringer i køreplanen).
- Kommentarer skal skrives direkte ind i "Rejseplanen", hvis der er væsentlige, men kortvarige ændringer i trafikken (det fungerer sådan, at søger du på en bestemt rejse, kommer rejsen frem, men samtidig en bemærkning fra operatøren om at den rejse ikke kan foretages pga. det og det / rejsetiden må forventes at være længere pga. det og det).

Rejseplanen A/S stiller de skabeloner til rådighed som data skal indleveres i.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.7**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.8**

### Tilskud til særlige rabatter

Marts 2009

# 1 Beregning af andelen af tilskud til særlige rabatter

Operatøren modtager fra DSB en andel af tilskuddet til særlige rabatter, som DSB modtager fra Transportministeriet. Operatørandelen af tilskuddet finansierer delvist Operatørens rabatter til unge samt rabatter til alders- og førtidspensioner jf. bilag 7, afsnit 7.135.

Det samlede tilskud som DSB modtager, udgør for 2008 103,8 mio. kr.

Operatørandelen af tilskuddet opgøres som andelen af omsætningen ud fra faktiske salgstal fordelt efter delingsreglerne i nærværende Kontrakt. Operatørandelen er, på basis af nedenstående opgørelse, beregnet til 5,97 % i 2007.

Tabel 1. Opgørelse af Operatørandelen af tilskud til særlige rabatter for Ungdoms- og 65-billetter i 2007

	Rejser	Omsætning (kr.)	DSB-andel	Operatør-andel	Operatør-andel i %
Ungdomsbilletter, billig	2.098.724	151.331.667	139.424.134	10.216.033	6,75 %
Ungdomsbilletter, normal	1.478.224	180.091.301	165.634.954	12.069.517	6,70 %
<b>Ungdomsbilletter, i alt</b>	<b>3.576.948</b>	<b>331.422.968</b>	<b>305.059.088</b>	<b>22.285.550</b>	<b>6,72 %</b>
65-billet, billig	1.058.565	86.041.998	80.621.917	3.455.581	4,02 %
65-billet, normal	411.367	49.825.404	46.560.431	2.172.323	4,36 %
<b>65-billet, i alt</b>	<b>1.469.932</b>	<b>135.867.402</b>	<b>127.182.348</b>	<b>5.627.904</b>	<b>4,14 %</b>
<b>SUM</b>	<b>5.046.880</b>	<b>467.290.370</b>	<b>432.241.436</b>	<b>27.913.545</b>	<b>5,97 %</b>

Fordelingen af omsætningen sker efter de principper, der er gældende for fordelingen af rejser og indtægter jf. bilag 7, pkt. 7.3.2 i denne kontrakt.

Ovenstående procentfordeling af tilskuddet 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 ønsker 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 ovenfor, men ved brug af faktiske salgstal for operatørernes billetsalg samt kombinerede billetter. DSB skal meddele alle operatører beregningsresultatet senest 1. juni, og alle operatører skal betale eventuelle skyldige beløb senest 1. juli samme år.

Operatøren kan anmode Trafikstyrelsen om tilladelse til at ændre rabatstrukturen i ordningen.

Trafikstyrelsen har ret til at ændre eller ophæve tilskudsordningen. Operatøren kompenseres i så fald med nettoeffekten heraf.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.8**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.9**

### Fribefordring af værnepligtige

Marts 2009

# 1 Befordring af værnepligtige

## 1.1 Personer med frirejse

Frirejse omfatter værnepligtige med frirejsekort eller anden rejsehjemmel jf. §§ 3,4 og 5 i Aftale om udstedelse af og betaling for hhv. særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag jf. pkt. 1.4.

## 1.2 Forsvarets betaling

DSB står for administrationen af betalingen fra Forsvaret (Forsvarets Personeltjeneste) for frikort til frirejseberettigede værnepligtige mv. Betalingen fordeles af DSB mellem de operatører, der udfører jernbanetrafik for staten jf. pkt. 1.3.

Operatøren modtager den jf. pkt. 1.3 opgjorte andel af den samlet betaling, der udgør 14.482,80 kr. (2008-priser) pr. værnepligtsårsværk. Betalingen opreguleres årligt med nettopristallet. Forsvarsministeriet opgør antallet af værnepligtsårsværk.

Der udbetales en á conto betaling, der jf. pkt. 1.4 fastsættes på baggrund af det antal frikort Forsvaret forventer at udstede det pågældende år. Á conto betalingen efterreguleres, jf. pkt. 1.4 første kvartal det efterfølgende år på baggrund af Forsvarets opgørelse af antal udstedte værnepligtsårsværk.

Af nedenstående tabel fremgår antal udstedte værnepligtsårsværk i perioden 2005-2007.

Tabel 1. Antal årsværkkort i perioden 2005-2007

	2005	2006	2007
Antal årsværkkort	2.746	2.458	2.501

Kilde: Forsvarets Personeltjeneste

## 1.3 Fordelingen af Forsvarets betaling

Betalingen fra Forsvaret for de frirejseberettigede, der rejser på Statens jernbanestrækninger, fordeles mellem de statslige operatører på baggrund af en opgørelse af fordelingen af de frirejseberettigedes transportarbejde i mellem de pågældende operatører.

Undersøgelsen gennemføres som en spørgeskemaundersøgelse af mindst 1000 frirejseberettigede, hvor deres anvendelse af frirejser belyses. Hvis ingen af parterne ønsker at der skal foretages en undersøgelse af de frirejseberettigedes rejsemønster, anvendes den senest udarbejdede.

Ifølge den seneste opgørelse af de frirejseberettigedes rejsemønster (udarbejdet marts 2004) udførtes 9,48 % af transportarbejdet af den nuværende operatør på de strækninger som udbydes i nærværende Kontrakt.

Ændres de frirejseberettigedes rejsemønster, fx som følge af en ændring af antallet af værnepligtige på de enkelte kaserner, gennemføres en ny undersøgelse, hvis én af operatørerne ønsker dette.

Operatørne fordeler betalingen for undersøgelserne imellem sig med den samme procentfordeling som fordelingen af de frirejseberettigedes transportarbejde.

#### **1.4 Aftalen**

Nedenfor findes aftale om udstedelse af og betaling for hhv. særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag vedrørende fribefordring af værnepligtige mv.



Ø-08-AF-057-0001

**AFTALE  
MELLEM****DSB,  
TRAFIKSTYRELSEN FOR JERNBANE OG FÆRGER ("Trafikstyrelsen"),  
DANSKE REGIONER,  
MOVIA  
OG  
FORSVARETS PERSONELTJENESTE ("FPT")****OM UDSTEDELSE AF OG BETALING FOR HHV. SÆRLIGE REJSEKORT  
TIL FRIREJSEBERETTIGEDE VÆRNEPLIGTIGE M. FL. SAMT FRIREJ-  
SEBILLETTER TIL BRUG FOR FORSVARETS DAG ("Aftalen").**

DSB, Trafikstyrelsen, Danske Regioner, Movia og FPT betegnes hver for sig og sammen som henholdsvis "Part/Parterne". Trafikstyrelsen, DSB, Danske Regioner og Movia betegnes sammen som de "Trafikale Parter".

Imellem Parterne er der enighed om følgende:

**INDLEDENDE BESTEMMELSER:**

§ 1. Formålet med Aftalen er at fastlægge, hvilke rettigheder og forpligtelser Parterne har i relation til rejsekort for frirejseberettigede værnepligtige og frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag.

§ 2. Med denne Aftale bortfalder alle aftaler, som FPT tidligere har indgået med Amtsrådsforeningen (Danske Regioner), DSB (DSB S-tog og Arriva) og HUR (Movia).

Stk. 2. DSB er forpligtet til at sikre, at de underliggende parter nævnt i bilag 3 ud for "DSB", gennem trafikkontrakter, individuelle aftaler eller på anden måde er underlagt Aftalen. DSB er desuden forpligtet til at sikre, at der er indgået underliggende aftaler med de i bilag 3 nævnte kommunale færgeruter.

Stk. 3. Danske Regioner er forpligtet til at sikre, at de underliggende parter nævnt i bilag 3 ud for "Danske Regioner", gennem trafikkontrakter, individuelle aftaler eller på anden måde er underlagt Aftalen.

Stk. 4. Movia er forpligtet til at sikre, at de underliggende parter nævnt i bilag 3 ud for "Movia", gennem trafikkontrakter, individuelle aftaler eller på anden måde er underlagt Aftalen.

Der er indgået en særlig indtægtsfordelingsaftale mellem Movia, DSB, DSB S-tog samt Metroen, der regulerer forholdet internt i hovedstadsområdet, jf. bilag 4.

Stk. 5. DSB administrerer Aftalen over for FPT på vegne af de Trafikale Parter, jf. bilag 3.

#### **DEFINITIONER M.V.:**

§ 3. Frirejseberettigede værnepligtige defineres i denne Aftale som enhver, der gennemfører Forsvarets basisuddannelse, hvorved forstås værnepligtige i Hæren, Søværnet, Flyvevåbnet og Beredskabsstyrelsen, civile værnepligtige (militærmægtere), konstabelelever og tilsvarende elever under basisuddannelsesforløb samt kvinder på værnepligtslignende vilkår.

Stk. 2. Frirejsebilletter ydes til mænd, der er indkaldt til at deltage i Forsvarets Dag, ligesom det ydes til alle inviterede kvinder. Frirejsebilletten gælder til ud- og hjemrejsen.

§ 4. Rejsekort defineres som et DSB stamkort og et indstikskort, der er indsat i en mappe.

Stk. 2. Anden rejsehjemmel defineres som indkaldelsesordre og hjemsendelsespas.

§ 5. Forsvarets Dag afløser den hidtidige session.

Stk. 2. Forsvarets Dag gennemføres 120 gange årligt fordelt på følgende 6 rekrutteringscentre:

- Flyvestation Aalborg,
- Beredskabscenter Herning,
- Bülow's Kaserne i Fredericia,
- Antvorskov Kaserne i Slagelse,
- Garderkasernen i Høvelte og
- Almegårds Kaserne i Rønne.

#### **LEVERINGSFORPLIGTELSER:**

§ 6. De Trafikale Parter forpligter sig til at stille tog, bus, færge og metro til rådighed for frirejseberettigede værnepligtige, jf. § 3, stk. 1, således at dette personel i gyldighedsperioden kan rejse ubegrænset med de af Aftalen omfattede transportmidler.

Stk. 2. Derudover forpligter de Trafikale Parter sig til at stille de af Aftalen omfattede transportmidler til rådighed for de personer, der oppebærer frirejsebilletter, jf. § 3, stk. 2, således at disse personer på en given dag kan foretage en returrejse mellem den pågældendes bopæl og rekrutteringscentret (Forsvarets Dag).

Stk. 3. For stk. 1, og stk. 2, gælder, at rejserne kan foretages inden for de af de Trafikale Parter udbudte tog-, bus-, metro-, samt færgeruter, jf. herved bilag 3.

Stk. 4. De Trafikale Parter forpligter sig endvidere til, at rejsehjemler som nævnt i § 7 og frirejsebilletter til Forsvarets Dag er gyldige i tog, bus, metro og færgeruter. DSB forestår udsendelse af informationsmateriale til samarbejdspartnerne.

Stk. 5. Trafikstyrelsen forpligter sig til at indarbejde de i Aftalen beskrevne forpligtelser til at sikre frirejser for værnepligtige samt rejser i forbindelse med Forsvarets Dag i fremtidige kontrakter om statslige udbud af togstrækninger. Det drejer sig i dag om følgende strækninger: togtrafik i Midt- og Vestjylland, togtrafik på Kystbanen over Øresund.

Stk. 6. Parterne vil arbejde for at Aftalens vilkår indarbejdes i Trafikstyrelsens fremtidige kontrakter om færgetrafik på følgende overfarter: Rønne-Ystad, Rønne-Køge, Samsø-Kalundborg og Bøjden-Fynshav. Finansieringen heraf skal aftales særskilt.

#### **REJSEHJEMMEL, GYLDIGHED OG BRUG:**

§ 7. FPT foranlediger, at der udstedes rejsekort eller anden rejsehjemmel til brug for personel og personer omfattet af § 3. FPT foranlediger endvidere, at der sker inddragelse og makulering af indstikskortet ved hjemsendelse eller overgang til anden aflønningsform, der ikke berettiger til frirejse.

Stk. 2. For personel omfattet af § 3, stk. 1, gælder henholdsvis rejsekort og anden rejsehjemmel som gyldig rejsehjemmel. Rejsekortet er dog kun gyldig som rejsehjemmel i kombination med den pågældendes identitetskort.

Stk. 3. For personer omfattet af § 3, stk. 2, gælder frirejsebilletten til Forsvarets Dag som rejsehjemmel.

Stk. 4. Rejsekortet har gyldighed indtil den på rejsekortets anførte udløbsdato. Gyldigheden ophører dog - uanset udløbsdatoen - på tidspunktet for den frirejseberettigedes hjemsendelse eller ved overgang til kontraktansættelse, som ikke berettiger til frirejse.

§ 8. Enhver rejse, der er omfattet af Aftalen, er til enhver tid omfattet af de Trafikale Parter forretningsbetingelser, og de på rejsekortet, frirejsebilletten eller anden rejsehjemmel anførte supplerende bestemmelser.

Stk. 2. Parterne forpligter sig til at medvirke til håndhævelse af disse regler og til at modvirke misbrug af rejsekort/anden rejsehjemmel.

#### **BETALINGSFORPLIGTELSE:**

§ 9. FPT betaler DSB for de i § 6 nævnte leverancer. Betaling for leverancerne sker i henhold til den i bilag 1 beskrevne model.

Stk. 2. DSB foranlediger, at FPT betaling til DSB videreføres af DSB mellem de øvrige Trafikale Parter og underliggende parter jf. Bilag 3.

Stk. 3. FPT er ikke ansvarlig for videreafregningen af de i stk. 2, nævnte beløb. Fordelelsesnøglen jævnfør bilag 2 er et internt anliggende mellem de Trafikale Parter, og er FPT uvedkommende.

Stk. 4. Acontobetalingen for 2008 er aftalt til kr. 44.700.000<sup>1</sup> for 2.500 værnepligtsårsværk jævnfør i øvrigt Bilag 1.

Stk. 5. Acontobetalingen efterreguleres årligt i 1. kvartal i det efterfølgende år på baggrund af opgørelse fra FPT.

Stk. 6. Acontobetalingerne fordeles med ¼ af det årlige acontobeløb og forfalder hvert år den 31. marts, 30. juni, 30. september og 31. december.

Stk. 7. Fakturering i henhold til Aftalen skal ske til Forsvarets Personeltjeneste, Søminnegraven, byg. 24, Holmen, 1439 København K. (EAN lokationsnummer 5798000201507).

Stk. 8. Acontobetalingen for 2009 og de efterfølgende år fastsættes som acontobetalingen for 2008 justeret med udviklingen i nettopristallet (svarende til p/l-reguleringen af DSB's trafikkontrakt), samt den forventede udvikling i antal værnepligtsårsværk.

#### **GYLDIGHED OG OPSIGELSE:**

§ 10. Aftalen er gældende fra den 1. januar 2008 og gælder indtil den måtte blive opsagt af en af Parterne.

Stk. 2. Parterne kan opsiges Aftalen med et skriftligt varsel på 6 måneder med ophør til udgangen af et kalenderår.

#### **MISLIGHOLDELSE OG MISLIGHOLDELSSEBEFØJELSER:**

§ 11. Såfremt forudsætningerne for Aftalen måtte ændre sig på grund af omstændigheder, der væsentligt ændrer betingelserne for Aftalens grundlag (f.eks. nedlæggelse af jernbanestrækninger, indskrænkninger i bus- og togafgange, politisk beslutning om ændring af antallet af værnepligtige m.v.) kan en Part forlange en genforhandling af Aftalen, uden at den i øvrigt opsiges.

Stk. 2. Ved eventuelle aftalte ændringer i Aftalen forbliver allerede udstedte rejsekort gældende indtil den på kortet anførte udløbsdato, eller indtil kortet af anden årsag inddrages.

§ 12. Såfremt der opstår inter partes konflikter mellem DSB, Trafikstyrelsen, Danske Regioner eller Movia om forhold, der har betydning for DSBs forpligtelser i henhold til Aftalen, skal FPT orienteres straks.

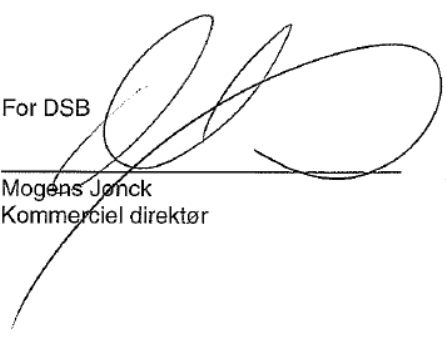
#### **LOVVALG**

<sup>1</sup> Opgjort i p/l-niveau 2008, hvor det forventes at der er en stigning på 2,8 % i forhold til 2007.



§ 13. For Aftalen gælder dansk lovgivning.

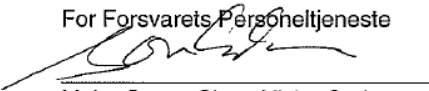
For DSB



---

Mogens Jønck  
Kommerciel direktør

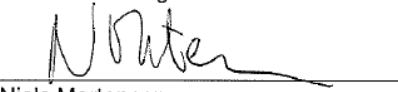
For Forsvarets Personeltjeneste



---

Major Søren-Claes Visby-Carlson

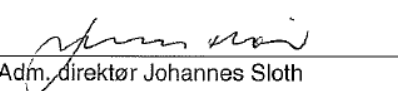
For Danske Regioner



---

Niels Mortensen  
Danske Regioner

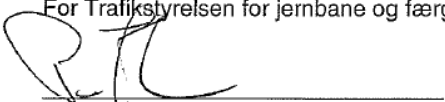
For Movia



---

Adm. direktør Johannes Sloth

For Trafikstyrelsen for jernbane og færger



---

Direktør Per Jacobsen

**BILAG 1 TIL AFTALE MELLEM DSB, TRAFIKSTYRELSEN FOR JERNBANE OG FÆRGER, DANSKE REGIONER, MOVIA OG FORSVARETS PERSONELTJENESTE.****BEREGNING AF FPT BETALINGSFORPLIGTELSE FOR LEVERANCER TIL FRIREJSEBERETTIGEDE VÆRNEPLIGTIGE**Grundlaget for betalingsberegningen er følgende:

- Den samlede betaling for 2008 er opgjort til 44,7 mio. kr. for 2.500 værnepligtsårsværk
- Betalingen reguleres hvert år i forhold til det realiserede antal årsværk.
- Aftalen pristalsreguleres svarende til reguleringen i trafikkontrakten mellem Transportministeriet og DSB (P/I).

Betalingen er baseret på følgende delelementer fra de tidligere aftaler:

- En betaling for de værnepligtiges frikort. (ca. 33,7 mio. kr.)
- En betaling for billetter i f. m. Forsvarets Dag. (ca. 2,5 mio. kr.)
- De betalinger der hidtil er sket fra FPT til Amtsrådsforeningen (Danske Regioner) hhv. MOVIA. (ca. 5,1 mio. kr.)
- Ekstra betaling for de udvidelser af gyldighedsområdet for de værnepligtiges frikort som Aftalen indebærer. (ca. 3,4 mio. kr.)

Ved betaling for DSB's ydelser for så vidt angår frirejsebilletter til Forsvarets Dag, forudsætter FPT, at antallet af personer, der deltager i Forsvarets Dag er omkring 25.000, hvoraf ca. 60 % af de indkaldte faktisk benytter den medsendte billet til transport til Forsvarets Dag.

For så vidt angår betaling for transport til frirejseberettigede værnepligtige beregnes dens som følger:

- Antal årsværk(a) x antal personkilometer(b) x pris pr. personkilometer(c)

Til formlen knytter sig følgende forudsætninger:

**a)** Antal årsværk ("AV") er det akkumulerede antal årsværk for værnepligtigt personel reduceret med det antal AV, der har fravalgt frirejsekort. (Et AV er en bemyndigelse til at aflønne enten én fuldtidsansat i hele kalenderåret, svarende til 52 x 37 timer = 1.924 timer eller flere deltidsansattes akkumulerede arbejdstid i timer, hvor hver opnået 1.924 timer svarer til et AV).

**b)** Antal personkilometer er det anslåede årlige gennemsnitlige antal rejste kilometer pr. værnepligtigt AV. Antallet af personkilometer pr. værnepligtigt AV er i Aftalen anslået til at udgøre 17.337 km.

**c)** Pris pr. personkilometer er den pristalsregulerede sats i kr. for 1 personkilometer, som er aftalt til 0,7782 kr. (p/I-2008)

BILAG 2 TIL AFTALE MELLEM DSB, TRAFIKSTYRELSEN FOR JERNBANE OG FÆRGER, DANSKE REGIONER, MOVIA OG FORSVARETS PERSONELTJENESTE.

**FORDELING AF BETALINGEN MELLEM PARTERNE I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK**

Betalingen fra FPT til DSB i 2008 er aftalt til 44,7 mio. kr. ved 2.500 værnepligtsårsværk fordeles mellem de Trafikale Parter/underliggende parter, jf. bilag 3, på baggrund af ydet transportarbejde mv.

I nedenstående tabel er oplyst den aftalte procentandel af den samlede betaling for hver af de Trafikale Parter/underliggende parter, samt det beløb det forventes at blive udbetalt af FPT i 2008. Eventuel efterfølgende regulering af betalingen fordeles med samme procentandel uanset om det er en positiv eller negativ regulering.

<b>Fordelingsnøgle:</b>		
<b>Togoperatørernes andel</b>	<b>81,00%</b>	<b>36.207.000</b>
<b>Trafikselskabernes andel</b>	<b>19,00%</b>	<b>8.493.000</b>
* BAT	1,50%	127.395
* MOVIA	30,50%	2.590.365
* Metroselskabet	3,00%	254.790
* FynBus	4,00%	339.720
* Sydtrafik	15,00%	1.273.950
* Midttrafik	25,00%	2.123.250
* NT	21,00%	1.783.530
<b>Til fordeling i alt:</b>		<b>44.700.000</b>

Den årlige betaling reguleres efter samme model som beskrevet i Aftalen.

Den enkelte Trafikselskabs andel kan efter gensidig aftale blive reguleret ved større ændringer i den udbudte trafik eller lignende.

DSB fordeles Togoperatørernes andel mellem DSB S-tog og ARRIVA efter intern aftale. DSB afholder evt. betaling til kommunale færgeruter af egen indtægtsandel.

DSB og Trafikstyrelsen aftaler særskilt udmøntningen af togoperatørernes andel for den udbudte trafik på Kystbanen over Øresund, samt fremtidige kontrakter om udførelse af passagertogtrafik som offentlig service i Midt- og Vestjylland.

BILAG 3 TIL AFTALE MELLEM DSB, TRAFIKSTYRELSEN FOR JERNBANE OG FÆRGER, DANSKE REGIONER, MOVIA OG FORSVARETS PERSONELTJENESTE.

**OVERSIGT OVER TRAFIKALE PARTER OG UNDERLIGGENDE PARTER I DENNE AFTALE.**

Hidtidig aftalepart	"Underliggende parter"	Frirejsekort til værnepligtige	Forsvarets Dagbillet
DSB	DSB Fjern- Regionaltog	X	X
	DSB S-tog	X	X
	ARRIVA	X	X
	Trafikstyrelsen (Kystbanen A/S)	X	X
Danske Regioner (Amtsrådsforeningen)	Nordjyllands Trafikselskab	X	X
	Midttrafik	X	X
	Sydtrafik	X	X
	FynBus	X	X
	BAT	X	X
Movia (HUR)	Movia (incl. VT og STS)	X	X
	Metroen	X	X
Færgeruter ("Kommunale")	Fanø	-	X
	Samsø	-	-
	Ærø	-	X
Trafikstyrelsen	Færgebetjeningen af Bornholm	-	-

Bilag 4:

**UDKAST TIL 2008 -  
AFTALE OM FRIKORT TIL VÆRNEPLIGTIGE**

mellem

**Trafikselskabet Movia**  
**Gl. Køge Landevej 3**  
**2500 Valby**  
(herefter kaldet **Movia**)

og

**DSB**  
**Sølvgade 40**  
**1349 København K.**  
(herefter kaldet **DSB**)

og

**DSB S-tog**  
**Sølvgade 40**  
**1349 København K.**  
(herefter kaldet **DSB S-tog**)

og

**Metroselskabet I/S**  
**Arne Jacobsens Allé 17**  
**2300 København S**  
(herefter kaldet **Metroen**)

**§ 1. Aftalegrundlag**

Denne delaftale er en udmøntning af "Aftale mellem DSB, Trafikstyrelsen for fernebane og færger, Danske regioner og MOVIA og Forsvarets Personeltjeneste om udstedelse af og betaling for hhv. særlige rejsekort til frirejseberettigede værnepligtige m.fl. samt frirejsebilletter til brug for Forsvarets Dag" af xx.xx.xx (i det følgende kaldet: "Værnepligtsaftalen").

I henhold til Værnepligtsaftalen betaler Forsvarets Personeltjeneste for de værnepligtiges adgang til at bruge deres frikort ubegrænset i den kollektive trafik. DSB modtager betalingen og viderefordeler pengene til de øvrige parter i den kollektive trafik i henhold til den procentfordelingsnøgle, der er beskrevet i Værnepligtsaftalen.

## § 2. Afregning

I henhold til Værnepligtsaftalen viderefregner DSB en indtægtsandel til hhv. MOVIA, Metroen og DSB S-tog, der tilgår hver part som særindtægt.

Der sker ikke et fradrag i antal indtægtsgivende rejser for hver part, da antal rejser i henhold til Værnepligtsaftalen dels udgør mindre end 1 promille af rejsetallet i hovedstadsområdet og dels kun kan opgøres med stor usikkerhed for den enkelte part.

## § 3. Ikrafttræden

Denne aftale er gældende med virkning fra 01.01.2008.

## § 4. Underskrivelse

Denne aftale underskrives i 1 (ét) eksemplar. Trafikstyrelsen beholder det originale eksemplar, og de øvrige parter modtager en kopi heraf. Endvidere indgår en kopi af denne aftale som et bilag til Værnepligtsaftalen.

København, den.

For Movia:.....

For Metroen: .....

For DSB:.....

For DSB S-tog: .....

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.9**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.10**

### **Bus & Tog Samarbejdet**

Marts 2009



# 1 Nuværende Bus & Tog Samarbejde

I foråret 1996 iværksatte DSB, Trafikministeriet, trafikskaberne og Amtsrådsforeningen Bus & Tog Samarbejdet. Samarbejdet indebærer et takstsamarbejde, som er fastlagt i Standardaftale om takstsamarbejde fra Bus & Tog Samarbejdet.

Med virkning fra 2007 er der foretaget ændringer i de kommunale strukturer. Herunder er de daværende amtsgrænser blevet ophævet og i stedet er Danmark opdelt i 5 regioner. Der er endvidere etableret nye større trafikskaber. De udbudte strækninger er beliggende i Nordjyllands Trafikskab, Midttrafik og Sydtrafik, der udover DSB, således bliver Operatørens væsentligste samarbejdsparter i Bus & Tog Samarbejdet.

I nedenstående beskrivelse af Operatørens forpligtelser i Bus & Tog Samarbejdet, indgår de tilpasninger for samarbejdet, der er besluttet i Bus & Tog Samarbejdet i forbindelse med de ændringer, der følger af de kommunale strukturer, der blev gennemført med virkning fra 2007.

Ovennævnte Standardaftale om takstsamarbejdet i Bus & Tog Samarbejdet er ikke opdateret med henblik på de strukturændringer, der som nævnt ovenfor, blev gennemført i 2007.

Retningslinjerne i Standardaftalen om takstsamarbejdet i Bus & Tog Samarbejdet er gældende for de forhold i samarbejdet, der ikke fremgår af nedenstående beskrivelse.

Operatøren har ansvar for eventuelle økonomiske konsekvenser af ændringer i aftalerne, der indgås mellem parterne i Bus & Tog Samarbejdet, hvor Operatøren jf. bilag 7, pkt. 7.2 selv er part. Undtaget herfra er dog ændringer, der i henhold til bilag 7, pkt. 7.5 kan medføre vederlagsregulering.

## 1.1 Rejser på trafikskabets takstsystem

Operatørens rejser inden for trafikskabernes område, udføres efter trafikskabets takstsystem. For så vidt angår trafikskaberne Midttrafik og Sydtrafik er det dog kun rejser, der foregår indenfor trafikskabernes takstområder, som udføres efter trafikskabernes takstsystem.

Rejser, der overskrider en eller flere trafikskabsgrænser, samt rejser, der overskrider en eller flere takstområdegrenser i Midttrafik og Sydtrafik, udføres som operatørrejser på Operatørens standardbilletter.

Trafikskabernes takstområder er anført i nedenstående kort.

Figur 1. Takstområder i Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik og Sydtrafik



Afregning mellem trafikselskabet og Operatøren for de rejser, der udføres af Operatøren på trafikselskabets billetter og kort, sker efter principperne i Standardaftalen om takstsamarbejdet. Således gennemfører togoperatører og trafikselskaberne i fællesskab en passagerundersøgelse, som udgør baggrunden for afregning af Operatørens indtægter for rejser på trafikselskabernes billetter. Hvis der kan sandsynliggøres en skævhed i passagerundersøgelserne, der kan påvirke fordelingen af indtægterne mellem parterne i samarbejdet, er parterne forpligtet jf. Standardaftalen om takstsamarbejde til at optage forhandlinger med henblik på at korrigere for sådanne skævheder.

Det opgøres ud fra delingsreglerne jf. appendiks 7.12, hvilke rejser Operatøren modtager indtægter fra.

Statistik for indtægter for rejser på trafikselskabsbilletter på Operatørens strækninger findes i det øvrige datarum under "Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

## 1.2 Omstigning til bus på en togbillet

En togbillet, der er udstedt efter Operatørens takstsystem, giver ret til rejse med bus og privatbane i omstigningsområdet ved den station, som billetten er udstedt fra og til.

Ved Århus H., Silkeborg, Svejbæk, Laven, Viby Jylland stationer består omstigningsområdet af to zoner. Ved de øvrige stationer består omstigningsområdet af én zone.

Togbilletter udstedt efter Operatørens takstsystem kan endvidere benyttes til bus mellem omstigningsområderne over et trafikskabs takstområde, såfremt omstigningsområderne støder op til hinanden, eller at turen foregår med direkte busrute mellem de omstigningsområder billetten er udstedt til.

Trafikskaberne modtager betaling fra Operatøren for disse rejser i henhold til de principper som er fastlagt i Standardaftalen om takstsamarbejdet. Således gennemfører togoperatørerne og trafikskaberne i fællesskab en passagerundersøgelse, som udgør baggrund for afregningen af Operatørens betaling til trafikskaberne for disse busrejser. Hvis der kan sandsynliggøres en skævhed i passagerundersøgelserne, der kan påvirke fordelingen af indtægterne mellem parterne i samarbejdet, er parterne forpligtet til at optage forhandlinger med henblik på at korrigere for sådanne skævheder.

Statistik for betalingen til trafikskaber vedrørende Operatørens strækninger findes i det øvrige datarum under " Statistik – Oplysninger om visse omsætningstal, indtægter, udgifter mv."

### 1.3 Tog+

Tog+ produktet giver kunden mulighed for at købe én billet/kort til kombinerede bus-tog rejser, der overskrider et trafikskabs takstområde, og hvor rejsens udgangspunkt og/eller endepunkt ligger uden for et omstigningsområde. Tog+ udstedes af togoperatørerne efter retningslinierne i Bus & Tog Standardaftale.

### 1.4 Kontingent til Bus & Tog Samarbejdet

Operatøren afholder udgifterne til kontingent for deltagelsen i Bus & Tog Samarbejdet. Udgiften til kontingent for deltagelse i Bus & Tog Samarbejdet vedrørende de udbudte strækninger var for 2007 1.105.000 kr.

## 2 Fremtidens Bus & Tog Samarbejde

### 2.1 Indførelse af Rejsekortet i Bus & Tog Samarbejdet

Ved indførelsen af et elektronisk rejsekort skal Bus & Tog Samarbejdet både rumme samarbejdet mellem trafikskaber og togoperatører om Rejsekortet samt samarbejdet med de trafikskaber, der vælger ikke at benytte dette rejsekort, men derimod bevarer det eksisterende eller vælger et andet billetmedie, som ikke er kompatibelt med Rejsekortet.

Bus & Tog Samarbejdet har i en årrække arbejdet på at etablere grundlaget for dette samarbejde i samspil med udviklingen af Rejsekortet. Der er i den forbindelse igangsat udarbejdelsen af en ny Bus & Tog aftale, som skal præcisere organisationen for samarbejdet, fordelingen af takstkompetencen og fordelingen af indtægterne i samarbejdet ved indførelsen af Rejsekortet.

Der er udarbejdet forslag til en rammeaftale for samarbejdet, som findes i det øvrige datarum under "Aftaler – Rammeaftale, Bus og Tog Samarbejdet". Det er forventningen, at der udover rammeaftalen, indgås underaftaler til rammeaftalen på følgende områder:

- Aftaler om fastsættelse af takstsystem for Rejsekortet
- Aftaler om fastsættelse af fælles priser i Rejsekortet
- Aftaler om et fælles kontantbilletsystem
- Aftale om indtægtsdeling
- Aftale om takstsamarbejde, hvor der ikke anvendes Rejsekort.
- Øvrige aftaler om køreplanskoordinering, handicapservice, dataindsamling m.v.

Forslag til rammeaftale vedrørende det fremtidige Bus & Tog Samarbejde findes i det øvrige datarum under "Aftaler – Rammeaftale, Bus og Tog Samarbejdet".

### 2.2 Lovgivningsmæssige rammer

Det er planlagt at fremsætte en ændringslov til lov om trafikskaber i efteråret 2008. Denne ændringslov vil bl.a. omfatte en præcisering af samarbejdet mellem trafikskaberne og togoperatørerne om fastsættelse af takster.

I lovforslaget fastsættes det således, at der skal etableres en opdeling af trafikskaberne i takstområder. Det er tilstræbt i lovforslaget, at parterne indbyrdes aftaler takstområdernes størrelse og udformning, således at parterne hver især får væsentlig indflydelse på takster for de rejser, som provenumæssigt har størst betydning for parterne. Togoperatørerne har den væsentligste interesse i at fastsætte taksterne for de længere rejser og trafikskaberne de kortere.

Såfremt der ikke mellem trafikskabet og togoperatørerne, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med Staten i trafikskabets område, opnås enighed om takstfastsættelse, hvor der er krav om fælles takster, er takstkompetence opdelt således, at trafikskaberne fastsætter taksterne for rejserne indenfor

de fastsatte takstområder, mens det er togoperatørerne der fastsætter taksterne for rejser, der overskrider grænserne for disse områder.

Det planlagte lovforslag har 11. januar 2008 været sendt i høring. Dette forslag forefindes i det øvrige datarum under "Ændring af lov om trafikskaber".

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.10**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.11**

### Takststigningsloft

Marts 2009

# 1 Taktstigningsloft

I det følgende defineres rammerne for, hvor meget taksterne for operatørrejser og kombinerede rejser på togoperatørbilletter og –kort årligt må stige.

## 1.1 Definition af taktstigningsloftet

Ved ændring af taksterne for Operatørens rejser på standardbilletter og –kort skal følgende være overholdt.

$$\text{Gennemsnitspris}_n \leq \text{Gennemsnitspris}_{n-1} \cdot (1 + I_n)$$

hvor

$n$  er året, hvor taktstigningen gennemføres

$I_n$  er den procentvise stigning taksterne i gennemsnit må udvikle sig med i år  $n$  er defineret under pkt. 1.3.

$\text{Gennemsnitspris}_n$  er gennemsnitsprisen for taksterne i år  $n$  er defineret under pkt. 1.2.

Det følger heraf, at taktstigningen  $I_n$ , der må foretages i år  $n$ , kun kan udnyttes i år  $n$ . Såfremt der ikke foretages taktstigning i år  $n$ , kan der i år  $n+1$  alene foretages taktstigningen  $I_{n+1}$ . Der kan således ikke ske akkumulering af  $I$  (fx  $I_n + I_{n+1}$ ).

## 1.2 Gennemsnitsprisen for taksterne

Gennemsnitsprisen for taksterne i år  $n$  defineres som følger, idet der tages udgangspunkt i priserne for standardbilletter samt antallet af foretagne rejser på standardbilletter.

$$\text{Gennemsnitspris}_n = \frac{\sum_{j \in J} \sum_{i=1}^m \text{Pris}_{jin} \cdot \text{Antal}_{ji(n-2)}}{\sum_{j \in J} \sum_{i=1}^m \text{Antal}_{ji(n-2)}}$$

hvor

$n$  er året, hvor taktstigningen gennemføres

$j$  er rejsehjemmeltyper

$J$  er  $\{VB, BB, VK, BK, VM, BM\}$ , de rejsehjemmeltyper, der indgår i beregningen

$i$  er antal zoner



$m$  er maksimale antal zoner

$Pris_{jin}$  er prisen pr. rejse i  $i$  zoner på rejsehjemmeltypen  $j$  i år  $n$ . Det forudsættes at der på enkelbilletter foretages 1 rejse, på klippekort 10 rejser og på et periodekort 44 rejser.

$Antal_{ji(n-2)}$  er antal rejser foretaget i år  $(n-2)$  (to år bagud) i  $i$  zoner på rejsehjemmeltypen  $j$

Følgende rejsehjemmeltyper (standardbilletter) indgår i beregningen:

- Voksen enkelbillet (VB)
- Børne enkelbillet (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen periodekort (VM)
- Børne periodekort (BM)

### 1.3 Takststigningsindekset

Takststigningsindekset ( $I_n$ ) er identisk med det omkostningsbaserede indeks jf. bekendtgørelse nr. 1138 af 02/10/2007 om takststigning i offentlig servicetrafik i trafiksselskaberne, og består således af nedenstående indeks, der vægtes med den angivne procentsats.

Tabel 1. *Omkostningsbaserede Indeks*

Indeks (stigning i %)	Vægtning i %
Nettoprisindeks	20
Indeks for brændstof	10
Lønindeks for privat sektor	60
Ændringer i den gennemsnitlige obligationsrente <sup>1</sup>	10

1) Ændringen i obligationsrenten opgøres ikke i %, men i %-point.

De fire indeks fastsættes som skønnet for det kommende år (år  $n$ ) ud fra Finansministeriets Økonomiske Redegørelse, decemberopgørelsen. For at korrigere for fejlskøn foretages en niveauekorrektion for det foregående år (år  $n-2$ ) baseret på opgørelsen fra Danmarks Statistik.

### 1.4 Retningslinier for takstændringer

Såfremt Operatøren vil ændre taksterne for togoperatørrejser for det efterfølgende år, skal det overfor Trafikstyrelsen dokumenteres, at de ændrede takster ikke stiger udover udviklingen i det omkostningsbaserede indeks.

Dokumentationen skal være Trafikstyrelsen i hænde d. 1. september i året før de ændrede takster foreslås at træde i kraft.

Forslaget udarbejdes i fællesskab med øvrige operatører, som Operatøren har takstkompetencefællesskab med.

Operatøren skal fuldt ud dokumentere, at taksterne for såvel operatørrejser som kombinerede rejser ikke stiger udover udviklingen i det omkostningsbaserede indeks. Dokumentationen skal være fuldt reviderbar og indeholde en detaljeret redegørelse. Trafikstyrelsen kan forlange, at korrektheden af den fremsende dokumentation verificeres af en revisor for Operatørens regning.

Senest 1. oktober skal Trafikstyrelsen godkende takststigningen eller meddele Operatøren, at de foreslåede takster overstiger det omkostningsbaserede indeks.

Senest 10. oktober skal Operatøren fremsende et eventuelt nyt forslag til takster. Hvis takststigningen i det nye forslag ikke overstiger det omkostningsbaserede indeks, skal Trafikstyrelsen inden d. 1. november godkende takststigningsanmodningen.

Overstiger takststigningen i det nye forslag det omkostningsbaserede indeks, eller er det ikke sendt en anmodning om takststigninger fra Operatøren inden tidsfristens udløb, kan Trafikstyrelsen opskrive taksterne.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.11**

# **Bilag 7**

## **Appendiks 7.12**

Fordeling af billetindtæger mellem  
Operatøren og DSB

Marts 2009

# 1 Delingsregler

Nedenstående regler er gældende for indtægtsdelingen af rejser på standardbilletter og øvrige standardbilletter. Reglerne danner endvidere grundlaget for fordelingen af togoperatørernes indtægter for rejser intern i trafikselskabernes takstområder, der beregnes på grundlag af Bus & Tog Samarbejdets passagerundersøgelser jf. appendiks 7.10.

Reglerne gælder ikke for danske dele af internationale rejser.

Forud for deling betales provision til den billetudstedende part.

## 1.1 Delingsprincipper

Der deles efter strækninger. I den forbindelse sondres mellem tre kategorier af strækninger (strækningstyper):

- A) Operatørstrækninger
- B) DSB-strækninger
- C) Fællesstrækninger

Der findes fire fællesstrækninger:

1. Fællesstrækning Skanderborg- Århus H.
2. Fællesstrækning Århus H.-Langå
3. Fællesstrækning Struer-Holstebro
4. Fællesstrækning Esbjerg-Bramming

Operatørstrækninger defineres som strækninger udover fællesstrækninger, hvor operatøren udfører offentlig service trafik.

DSB-strækninger defineres som strækninger udover fællesstrækninger og operatørstrækninger, hvor DSB udfører offentlig service trafik.

Delingsreglerne er symmetriske. Det er således uanset de efterfølgende skemaers angivelse af start- og slutpunkt i alle tilfælde ligegyldigt om der rejses fra eksempelvis Thisted til Silkeborg eller fra Silkeborg til Thisted.

I de tilfælde, hvor der kan rejses ad flere ruter mellem to stationer, deles i henhold til passagerens faktiske rejserute.

## 1.2 Deling af rejser uden skift mellem strækningstyper

<i>Rejsetype</i>	<i>Indtægtsfordeling</i>
Rejser internt på fællesstrækninger	Indtægten går til operatøren
Rejser på operatørstrækninger	Indtægten går til operatøren
Rejser på DSB-strækninger	Indtægten går til DSB

## 1.3 Deling af rejser med et skift mellem strækningstyper

<i>Rejsetype</i>	<i>Indtægtsfordeling</i>
Rejser der starter på en operatørstrækning og slutter på en fællesstrækning (og omvendt)	Indtægten går til Operatøren
Rejser der starter på en DSB-strækning og slutter på en fællesstrækning (og omvendt)	Indtægten går til DSB
Rejser der starter på en operatørstrækning og slutter på en DSB-strækning (og omvendt) eller rejser, der både begynder og slutter på en operatørstrækning og undervejs forløber over en DSB strækning (eller omvendt).  Denne regel anvendes dog ikke for rejser internt i trafiksselskabernes takstområder.	Indtægten deles efter skinnekilometre med bestemte delepunkter der fremgår af pkt. 1.5.  Hvad angår rejser internt i trafiksselskabernes takstområder deles indtægterne fra disse strækninger i forholdet mellem indtægten for rene operatørrejser og indtægten for rene DSB-rejser i hvert enkelt trafiksselskab.

## 1.4 Rejser med flere skift mellem strækningstyper

I de tilfælde, hvor en rejse kun indbefatter den ene operatørs strækning(er) og en eller flere fællesstrækninger deles indtægten ikke. I de tilfælde hvor rejsen forløber over både operatør-strækninger og DSB-strækninger og eventuelt fællesstrækninger, deles i henhold til visse fastlagte delingspunkter, der fremgår af pkt. 1.5. Delingen sker i henhold til de relative afstande målt i skinnekm.

<b>Kombination</b>	<b>Eksempel</b>
Ved rejser, der udelukkende går på DSB- og operatørstrækninger (altså ikke på fællesstrækninger) deles ved hvert skift mellem DSB og operatørstrækninger.	Silkeborg-Fredericia-Ribe deles i Skanderborg og Bramming
Ved rejser der udelukkende består af DSB-strækninger og fællesstrækninger går hele indtægten til DSB	Grenå-Horsens går til DSB
Ved rejser der udelukkende består af operatørstrækninger og fællesstrækninger går hele indtægten til Operatøren.	Ribe-Esbjerg-Varde går til operatøren.
Ved rejser der både består af fællesstrækninger, operatørstrækninger og DSB-strækninger deles i henhold til skinnekm. og efter delingspunkter anført i pkt. 1.5. I de tilfælde, hvor en fællesstrækning ligger i den ene ende af rejsen, tildeles indtægten fra denne fællesstrækning til den operatør, hvis strækning grænser op til fællesstrækningen.	<p>Århus-Silkeborg-Holstebro deles så Operatøren modtager delen Århus-Herning og DSB modtager delen Herning-Holstebro.</p> <p>Århus-Silkeborg-Holstebro-Thisted deles, så Operatøren modtager delen Århus-Herning, DSB modtager delen Herning-Struer og Operatøren modtager delen Struer-Thisted.</p> <p>Grenå-Langå-Struer-Vemb deles så DSB modtager Grenå-Århus og Operatøren modtager Århus-Langå-Struer-Vemb.</p>

## 1.5 Delepunkter for kombinerende rejser

Skemaet angiver, hvordan rejser, som forløber over både operatørstrækninger og DSB-strækninger og eventuelt fællesstrækninger, deles. Delepunkterne angiver det sted, hvor indtægten skifter mellem operatør og DSB. Som eksempel på anvendelse af skemaet kan nævnes en rejse fra Viborg til Horsens over Langå. Denne forløber fra en *operatørstrækning* over delstrækningen *Ulstrup-Langå-Hadsten* til en *DSB-strækning*. Rejsen svarer således til række nr. 2 i skemaet, og det fremgår, at indtægten i dette tilfælde deles i Århus.

Fra/til stationer på	Rejse over delstrækning	Til/fra stationer på	Delepunkt
Operatør-strækninger	Ulstrup- <b>Langå</b> -Randers	DSB-strækninger	Langå
Operatør-strækninger	Ulstrup- <b>Langå</b> -Hadsten	DSB-strækninger	Århus
Operatør-strækninger	Alken- <b>Skanderborg</b> -Hørning	DSB-strækninger	Århus
Operatør-strækninger	Alken- <b>Skanderborg</b> -Horsens	DSB-strækninger	Skanderborg
Operatør-strækninger	Humlum- <b>Struer</b> -Hjerm	DSB-strækninger	Struer
Operatør-strækninger	Vinderup- <b>Struer</b> -Hjerm	DSB-strækninger	Struer
Operatør-strækninger	Bur- <b>Holstebro</b> -Aulum	DSB-strækninger	Holstebro
Operatør-strækning	Studsgård- <b>Herning</b> -Vildberg	DSB-strækninger	Herning
Operatør-strækning	Studsgård- <b>Herning</b> -Brande	DSB-strækninger	Herning
Operatør-strækning	Birk CP- <b>Herning</b> -Vildbjerg	DSB-strækninger	Herning
Operatør-strækning	Birk CP- <b>Herning</b> -Brande	DSB-strækninger	Herning
Operatør-strækning	Esbjerg N- <b>Esbjerg</b> -Tjæreborg	DSB-strækninger	Esbjerg
Operatør-strækning	Sejstrup- <b>Bramming</b> -Gørding	DSB-strækninger	Bramming



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 7  
Appendiks 7.12**

## **Bilag 7**

### **Appendiks 7.13**

Modeller til opgørelse af effekten af ændringer i takststrukturer og indtægtsdeling

# 1 Modeller til regulering af operatørens tilskud

## 1.1 Indledning

I dette bilag beskrives modellerne, der anvendes ved beregning af nettoeffekten af konstaterede ændringer jf. bilag 7, pkt. 7.5. Modellerne anvendes for indtægter fra alle billettyper omfattet af Kontrakten til indenlandske rejser.

Modellerne er opstillet ud fra samme princip: Grundlaget for reguleringen beregnes som forskellen mellem en beregning af indtægten fra billetsalget før og efter en ændring. Som grundlag for beregningen anvendes passagertallet før ændringen opgjort i hhv. ROSA, Bus & Tog undersøgelserne og Rejsekortsystemet. Det beregnede grundlag for regulering korrigeres med den anvendte takstændring. De detaljerede beskrivelser af modellerne i det følgende går forud for den generelle beskrivelse ovenfor.

I det følgende benyttes betegnelsen rejser. En rejse svarer til en passager og kan dække over flere påstigninger. Antallet af rejser, svarende til antallet af passagerer, er således antallet af påstigere, hvor antallet af omstigninger er fratrukket. Rejser og passagerer er således synonyme.

## 1.2 Model 1 Ændring af takststruktur med nuværende billetsystemer

Ved ændring af takststrukturen med de nuværende billetsystemer og afregningsaftaler (før etablering af Rejsekortet) er grundlaget for opgørelsen af nettoeffekten af denne ændring en beregning af differencen mellem operatørens samlede indtægt før og efter ændringen i takststrukturen baseret på rejserne med operatørens tog før ændringen.

Nettoeffekten af en ændring beregnes som

$$\text{Nettoeffekt af ændring} = \text{Indtægt}_{\text{efter}} - \text{Indtægt}_{\text{før}} * (1 + t \%)$$

hvor

$\text{Indtægt}_{\text{efter}}$  er den beregnede samlede indtægt efter ændringen i takststrukturen baseret på takststruktur og takster efter ændringen og rejserne året før ændringen

$\text{Indtægt}_{\text{før}}$  er den beregnede samlede indtægt året før ændringens gennemførelse.

$t \%$  angiver den anvendte takstændring fra år  $n$  til år  $n+1$  for standardbilletter eller trafikselskabsbilletter i det enkelte takstområde.

Beregningen af nettoeffekten af ændringen foretages selvstændigt for standardbilletter samt for trafikskabsbilletter i hvert takstområde. Den samlede ændring er summen af ændringerne for standardbilletter og for trafikskabsbilletter i hvert af takstområderne.

Operatørens indtægt før takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{før}}$ ) beregnes som summen af indtægterne opgjort i ROSA-systemet og betalingen til/fra trafikskaberne beregnet ud fra Bus & Tog undersøgelserne året  $n$  før takststrukturændringen. Grundlaget for beregningerne er rejser, takststruktur og takster i år  $n$ :

$\text{Indtægt}_{\text{før}}$  beregnes mellem takstområderne som:

$$\text{Indtægt}_{\text{ml Takstområder, før}}(\text{Takststruktur}_n, \text{Takster}_n, \text{Rejser}_n)$$

og i takstområderne som:

$$\text{Indtægt}_{\text{Takstområder, før}}(\text{Takststruktur}_n, \text{Takster}_n, \text{Rejser}_n)$$

hvor

$\text{Indtægt}_{\text{ml Takstområder, før}}$  er det beregnede salg i ROSA-systemet i år  $n$  for rejser i år  $n$  mellem takstområderne baseret på takststruktur og takster i år  $n$ .

$\text{Indtægt}_{\text{Takstområder, før}}$  er den beregnede indtægt i år  $n$  for rejser indenfor takstområderne beregnet ud fra de gennemførte Bus & Tog-undersøgelser i år  $n$  baseret på takststruktur og takster i år  $n$ .

Operatørens indtægt efter takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{efter}}$ ) beregnes som summen af indtægterne opgjort i ROSA-systemet og betalingen til/fra trafikskaberne beregnet ud fra Bus & Tog undersøgelserne året  $n$  før takststrukturændringen. Grundlaget for beregningerne er rejser i år  $n$  og den ændrede takststruktur og de ændrede takster i år  $n+1$ :

$\text{Indtægt}_{\text{efter}}$  beregnes mellem takstområderne som:

$$\text{Indtægt}_{\text{ml Takstområder, efter}}(\text{Takststruktur}_{n+1}, \text{Takster}_{n+1}, \text{Rejser}_n)$$

og i takstområderne som:

$$\text{Indtægt}_{\text{Takstområder, efter}}(\text{Takststruktur}_{n+1}, \text{Takster}_{n+1}, \text{Rejser}_n)$$

hvor

$\text{Indtægt}_{\text{ml Takstområder, efter}}$  er det beregnede salg i ROSA-systemet baseret på takststruktur og takster i år  $n+1$  anvendt på rejserne i år  $n$  mellem takstområderne.

Indtægt<sub>Takstområder, efter</sub> er den beregnede indtægt baseret på takststruktur og takster i år n+1 indenfor takstområderne anvendt på rejserne kortlagt i Bus & Tog-undersøgelser i år n.

Beregningerne baseret på Bus & Tog undersøgelserne følger de beregningsregler, der er aftalt i Bus & Tog samarbejdet for år n.

### 1.3 **Model 2** **Ændring af opgørelsesmetoder ved indførelse af Rejsekort**

Ved hel eller delvis implementering af Rejsekortet til betaling for rejser på operatørens strækninger, eller ved væsentlige ændringer af opgørelsesmetoder, ændres datagrundlaget for opgørelsen af operatørens indtægt fra rejser internt i Trafikselskabernes takstområder. Rejser mellem takstområder er ikke omfattet af denne model, da indtægterne fra disse rejser opgøres fuldt og helt i ROSA systemet før implementering af Rejsekortet og i Rejsekortsystemet efter. Der er således ingen ændring i opgørelsesgrundlaget for rejser mellem takstområderne (togoperatørrejser).

Nettoeffekten af en ændring, som konsekvens af en ændring af opgørelsesmetoden ved indførelse af rejsekortet, beregnes som differencen mellem operatørens indtægt for rejser på Rejsekortet og den beregnede indtægt for de samme rejser i en Bus & Tog undersøgelse foretaget året efter Rejsekortets ibrugtagning:

$$\text{Nettoeffekt af ændring} = \text{Indtægt}_{\text{Rejsekort, efter}} - \text{Indtægt}_{\text{Bus \& Tog, efter}}$$

hvor

Indtægt<sub>Rejsekort, efter</sub> er indtægten for de gennemførte rejser på Rejsekortet i året n+1 efter indførelse af Rejsekortet i år n.

Indtægt<sub>Bus & Tog, efter</sub> er indtægten for de rejser, der er gennemført på rejsekort fastlagt ud fra en Bus & Tog undersøgelse foretaget i året n+1 efter indførelse af Rejsekortet i år n.

Indtægten fra Rejsekortet fastlægges ud fra de fastlagte regler for beregning og deling af indtægter fra Rejsekortet.

Indtægten fra rejserne kortlagt ved Bus & Tog-undersøgelsen beregnes efter de gældende regler for Bus & Tog undersøgelsen på det tidspunkt, hvor undersøgelsen gennemføres.

### 1.4 **Samtidig indførelse af Rejsekort og ændring af takststruktur (Samtidig anvendelse af model 1 og model 2)**

Såfremt der samtidig med indførelse af Rejsekort gennemføres en ændring af takststrukturen beregnes nettoeffekten heraf efter såvel model 1 som model 2.

I denne situation fastlægges taksterne i år  $n+1$  i model 1 ved beregning af Indtægt<sub>Takstområder, efter</sub> ud fra en fordeling af rejser, hvor rejser på Rejsekort fordeles på øvrige kort og billetter ud fra fordelinger identificeret ud fra Bus & Tog undersøgelserne, der er gennemført året før (år  $n$ ) og året efter indførelse af Rejsekortet (år  $n+1$ ). I beregningen af nettoeffekten af ændringen indgår kun rejser på Kontantbilletter (Voksen og Barn), Klippekort (Voksen og Barn) og Periodekort (Voksen og Barn).

Nettoeffekten af en ændring beregnes som i model 1 med anvendelse af betalingen pr. rejse beregnet som defineret herunder. Taksten i år  $n+1$  for den enkelte billettype (Kontant, klippekort og periodekort for voksen og barn) beregnes som det vægtede gennemsnit af taksten for traditionelle kort og billetter ( $Takst_{<Billettype>,n+1}$ ) samt den gennemsnitlige pris for en rejse på rejsekort ( $Pris_{Rejsekort,n+1}$ ). Som vægt anvendes andelen af rejser på traditionelle billetter og kort ( $\% Rejser_{<Billettype>,n+1}$ ) samt andelen af rejser på rejsekort, som tidligere har anvendt den aktuelle billet/korttype ( $\% Rejser_{Rejsekort,<billettype>}$ ).

Betalingen pr. rejse (=takst <sub>$n+1$</sub> ) på de enkelte billettyper i beregningen af Indtægt<sub>Takstområder, efter</sub> fastsættes som

Betaling<sub>kontant,n+1</sub> =

$$\frac{Takst_{Kontant,n+1} * \%Rejser_{Kontant,n+1} + Pris_{Rejsekort,n+1} * \%Rejser_{Rejsekort,Kontant}}{\%Rejser_{Kontant,n+1} + \%Rejser_{Rejsekort,Kontant}}$$

Betaling<sub>Klip,n+1</sub> =

$$\frac{Takst_{Klip,n+1} * \%Rejser_{Klip,n+1} + Pris_{Rejsekort,n+1} * \%Rejser_{Rejsekort,Klip}}{\%Rejser_{Klip,n+1} + \%Rejser_{Rejsekort,Klip}}$$

Betaling<sub>Periodekort,n+1</sub> =

$$\frac{Takst_{Periodekort,n+1} * \%Rejser_{Periodekort,n+1} + Pris_{Rejsekort,n+1} * \%Rejser_{Rejsekort,Periodekort}}{\%Rejser_{Periodekort,n+1} + \%Rejser_{Rejsekort,Periodekort}}$$

Betaling<sub>Rejsekort, n+1</sub> =

$$Pris_{Rejsekort, n+1} * \% Rejser_{Rejsekort,Rejsekort}$$

Hvor

$$\% Rejser_{Rejsekort,Kontant} = \% Rejser_{Kontant,n} - \% Rejser_{Kontant,n+1}$$

$$\% Rejser_{Rejsekort,Klip} = \% Rejser_{Klip,n} - \% Rejser_{Klip,n+1}$$

$$\% Rejser_{Rejsekort,Periodekort} = \% Rejser_{Periodekort,n} - \% Rejser_{Periodekort,n+1}$$

$$\% Rejser_{Rejsekort,Rejsekort} = \% Rejser_{Rejsekort,n} -$$

$$(\% Rejser_{Rejsekort,Kontant} + \% Rejser_{Rejsekort,Klip} + \% Rejser_{Rejsekort,Periodekort})$$

og

% Rejser <sub>Kontant,n</sub>	Andel rejser på kontantbilletter i år n
% Rejser <sub>Klip,n</sub>	Andel rejser på klippekort i år n
% Rejser <sub>Periodekort,n</sub>	Andel rejser på periodekort i år n
% Rejser <sub>Rejsekort,n</sub>	Andel rejser på rejsekort i år n (Bem: Denne andel er 0 (nul) ved den første delimplementering af Rejsekortet)
% Rejser <sub>Kontant,n+1</sub>	Andel rejser på kontantbilletter i år n+1
% Rejser <sub>Klip,n+1</sub>	Andel rejser på klippekort i år n+1
% Rejser <sub>Periodekort,n+1</sub>	Andel rejser på periodekort i år n+1
% Rejser <sub>Rejsekort,n+1</sub>	Andel rejser på rejsekort i år n+1

Takst<sub>x,n+1</sub> angiver den gyldige takst i år n+1 for billettype X

Pris<sub>Rejsekort,n+1</sub> angiver den gennemsnitlige pris i år n+1 for rejser på rejsekort mellem destinationer i det aktuelle takstområde.

Fordelingen mellem de indgående billettyper og Rejsekort i år n henholdsvis år n+1 er fastlagt ved Bus & Tog-undersøgelserne i de to år.

Såfremt Rejsekortet implementeres ad flere gange foretages en årlig beregning af nettoeffekten heraf.

## 1.5

### Model 3

#### Ændring af takststruktur efter etablering af Rejsekort

Model 3 svarer til Model 1. I model 3 anvendes dog data fra salget af Rejsekort.

Ved ændringer af takststrukturen efter etablering af Rejsekortet opgøres nettoeffekten af disse ændringer som differencen mellem operatørens indtægt før og efter ændringen i takststrukturen baseret på rejserne med operatørens tog før ændringen.

Nettoeffekten af en ændring beregnes som

$$\text{Nettoeffekt af ændring} = \text{Indtægt}_{\text{efter}} - \text{Indtægt}_{\text{før}} * (1 + t \%)$$

hvor

Indtægt<sub>efter</sub> er den beregnede indtægt efter ændringen i takststrukturen baseret på takststruktur og takster efter ændringen og rejserne året før ændringen

Indtægt<sub>før</sub> er den beregnede indtægt året før ændringens gennemførelse.

t % angiver den anvendte takstændring fra år n til år n+1 for standardbilletter eller trafikskabsbilletter i det enkelte takstområde.

Beregningen af nettoeffekten af en ændring foretages selvstændigt for standardbilletter samt for trafikskabsbilletter i hvert takstområde. Den samlede nettoeffekt af ændringen er summen af ændringerne for standardbilletter og for trafikskabsbilletter i hvert af takstområderne.

Operatørens indtægter før takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{før}}$ ) er den faktiske indtægt opgjort i Rejsekortsystemet i år n. Grundlaget for opgørelsen er rejser, takststruktur og takster i år n:

$$\text{Indtægt}_{\text{før}} =$$

$$\text{Indtægt}(\text{Takststruktur}_n, \text{Takster}_n, \text{Rejser}_n)$$

hvor

$\text{Takststruktur}_n$  er takststrukturen, der anvendtes i år n.

$\text{Takster}_n$  er taksterne (normalpriskurve, rabatsatser mm), der anvendes i år n.

$\text{Rejser}_n$  er antallet af passagerer i år n, der har rejst på operatørens strækninger.

Operatørens indtægt efter takststrukturændringen ( $\text{Indtægt}_{\text{efter}}$ ) beregnes som indtægten opgjort i Rejsekortsystemet i år n baseret på rejser fra år n samt takststruktur og takster i år n+1:

$$\text{Indtægt}_{\text{efter}} =$$

$$\text{Indtægt}(\text{Takststruktur}_{n+1}, \text{Takster}_{n+1}, \text{Rejser}_n)$$

hvor

$\text{Takststruktur}_{n+1}$  er takststrukturen, der anvendtes i år n+1.

$\text{Takster}_{n+1}$  er taksterne (normalpriskurve, rabatsatser mm), der anvendes i år n+1.

$\text{Rejser}_n$  er antallet af passagerer i år n, der har rejst på operatørens strækninger.

Der foretages opgørelser og beregninger for såvel rejser mellem Trafikskabernes takstområder som internt i Trafikskabernes takstområder.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 7, appendiks 13***

# **Bilag 8**

## **Servicemål**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Trafikkens rettidighed</b>	<b>4</b>
2.1	Indledning	4
2.2	Bod og bonus for <i>Rettidighed Operatør</i>	4
2.2.1	Hyppighed for regulering for af bonus og bod for <i>Rettidighed Operatør</i>	5
2.3	Bod for <i>Aflyste ankomster Operatør</i>	5
2.3.1	Hyppighed for regulering for bod for <i>Aflyste ankomster Operatør</i>	5
2.4	Registrering af rettidighed	6
2.4.1	Option Tønder-Niebull	6
2.4.2	Varsling af ændringer i normal køreplanen	7
2.5	Opgørelse af rettidighed	7
2.5.1	Opgørelse af <i>Aflyste ankomster Operatør</i>	7
2.5.2	Beregning af <i>Rettidighed Operatør</i>	7
2.5.3	Beregning af <i>Produktregularitet</i>	9
2.5.4	Rapportering af rettidighed og produktregularitet	9
2.6	Driftsstartsbonus	9
2.6.1	Beregning og regulering	10
2.7	Passagerrettidighed	10
<b>3</b>	<b>Kundetilfredshed</b>	<b>11</b>
3.1	Indledning	11
3.2	Bod og bonus for kundetilfredshed	11
3.3	Hyppighed for tildeling af bod eller bonus	11
3.3.1	Regulering for kundetilfredshed ved ophør	11
3.4	Gennemførelse af undersøgelserne	12
3.5	Spørgsmål	12
3.5.1	Tilfredshedsspørgsmål	13
3.5.2	Skala for besvarelse af tilfredshedsspørgsmål	13
3.5.3	Baggrundsspørgsmål	14
3.6	Beregning af vægtet kundetilfredshed	15
3.7	Operatørens opfølgning på kundetilfredshedsundersøgelserne	15

# 1 Indledning

Togtrafikken skal være velfungerende med høj rettidighed og pålidelighed. Togtrafikken skal være attraktiv og passagerernes tilfredshed skal danne baggrund for løbende kvalitetsforbedringer.

I dette bilag redegøres der for opgørelse af rettidighed og kundetilfredshed samt de tilhørende bod/bonus-ordninger, der giver anledning til økonomisk regulering af tilskuddet. Ligeledes redegøres for en særskilt driftstartbonus.

## 2 Trafikkens rettidighed

### 2.1 Indledning

8.1. Tilskuddet er genstand for regulering på baggrund af trafikkenes rettidighed i form af bonus eller bod ved følgende:

- Bonus og bod for *Rettidighed Operatør*
- Bod for *Aflyste ankomster Operatør*
- Driftstartsbonus for *Rettidighed Operatør* i driftsperiodens første tre måneder under forudsætning af rettidig driftsstart

#### Definitioner:

8.2. *Rettidighed Operatør* er procentdelen af *Togtrafik planlagt* jf. pkt. 2.5.2, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger, der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig. *Rettidighed Operatør* afhænger endvidere af Operatørens og Banedanmarks evne til at genoprette trafikken hurtigst muligt uanset hvem, der er ansvarlig for forstyrrelser i trafikken. Ved beregning af *Rettidighed Operatør* defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 5,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen korrigeret for rettidigt varslede ændringer, jf. pkt. 2.4.2.

8.3. *Aflyste ankomster Operatør* er antallet af urettidigt varslede aflyste ankomster på registreringsstationerne, jf. pkt. 2.4, som henføres til hændelser der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig.

8.4. Begrebet *overvejende* definerer ansvarsplacering i forbindelse med beregning af rettidighed og for eventuel indførelse af særkøreplaner. Hvis flere parter har del ansvar for samme hændelse eller flere hændelser, der fører til reduceret rettidighed og eventuelt til indførelse af særkøreplan, har den part, der bærer den største del af det samlede ansvar, det *overvejende* ansvar/skyld for hændelsen/hændelserne og må bære 100% af konsekvensen af hændelsen/hændelserne bl.a. ud fra en betragtning om, at det i det lange løb vil gå lige op mellem de forskellige parter på banen. I tilfælde af ulighed bliver Operatøren ikke refunderet af Trafikstyrelsen.

### 2.2 Bod og bonus for *Rettidighed Operatør*

8.5. På baggrund af de i Tabel 1 angivne procentsatser vedrørende *Rettidighed Operatør* vil Operatøren enten modtage bonus eller forpligtes til at betale bod.

Tabel 1. Bod og bonus for Rettidighed Operatør

Bod-/bonusodtrin	Rettidighed Operatør, %		Bod/bonus: andel af tilskud pr. måned
	Fra og med	Til og ikke med	
Bonustrin 3	99,4		+2,5%
Bonustrin 2	98,5	99,4	+2,0%
Bonustrin 1	97,6	98,5	+1,0%
Neutralt	96,7	97,6	Ingen regulering
Bodtrin 1	95,8	96,7	-1,5%
Bodtrin 2		95,8	-2,5%

Tilskuddet udgør i relation til tildeling af bonus eller bod det beskrevne i Hovedkontraktens pkt. 4.5.

Der henvises til Øvrigt Datarum for oplysninger om hvordan *Rettidighed Operatør* og tilhørende bod eller bonus i Midt- og Vestjylland i 2006 og 2007 anslås at ville have været med nærværende opgørelses- og beregningsmetode. Resultatet har alene til hensigt at givetilbudsgiver indsigt i metoden for opgørelse af bod/bonus, og kan på ingen måde danne baggrund for krav mod Trafikstyrelsen.

### 2.2.1 Hyppighed for regulering for bonus og bod for *Rettidighed Operatør*

- 8.6. *Rettidighed operatør* beregnes pr. kalendermåned. Bonus og bod for *Rettidighed operatør* opgøres ligeledes pr. kalendermåned. Trafikstyrelsens regulering af tilskuddet for bonus eller bod sker kvartalsvist på basis af de foregående 3 kalendermåneders opgjorte bonus og bod for *Rettidighed operatør*.

### 2.3 Bod for *Aflyste ankomster Operatør*

- 8.7. Operatøren skal betale en bod på 1.000,00 DKK pr. *Aflyst ankomst Operatør*.
- 8.8. Det angivne beløb på 1.000,00 DKK. reguleres én gang årligt efter 2008 med pristalsregulering som angivet for tilskuddet i Hovedkontraktens pkt. 4.3.3 og det regulerede beløb angives med to decimaler.

Der henvises til Øvrigt Datarum for oplysninger om hvad antallet af *Aflyste ankomster Operatør* i Midt- og Vestjylland i 2006 og 2007 anslås at ville have været med nærværende opgørelsesmetode Resultatet har alene til hensigt at givetilbudsgiver indsigt i metoden for opgørelse af bod/bonus, og kan på ingen måde danne baggrund for krav mod Trafikstyrelsen.

#### 2.3.1 Hyppighed for regulering for bod for *Aflyste ankomster Operatør*

- 8.9. *Aflyste ankomster operatør* opgøres pr. kalendermåned. Bod for *Aflyste ankomster operatør* opgøres ligeledes pr. kalendermåned. Trafikstyrelsens regulering af tilskuddet for bod for *Aflyste ankomster operatør* sker kvartalsvist på basis af de foregående 3 kalendermåneders opgjorte bod for *Aflyste ankomster operatør*.
- 8.10. Operatøren er således forpligtet til at betale en bod på 1.000,00 DKK gange det antal *Aflyste ankomster Operatør* opgørelsen af *Aflyste ankomster Operatør* viser.

## 2.4 Registrering af rettidighed

- 8.11. Der skelnes mellem aflyste og forsinkede tog og aflyste og forsinkede ankomster.
- 8.12. Hvis der opstår en hændelse, som forsinket et tog med 5,00 minutter eller derover eller som gør, at et tog må tages ud af drift, udarbejder Banedanmark en driftsrapport med oplysninger om bl.a. sted, forsinkelse, følgeforsinkelser og årsag til forsinkelse eller aflysning. Det pågældende tog kaldes et *forsinket* tog henholdsvis *aflyst* tog. Registreringen foretages ved den førstkommende station efter at forsinkelsen eller aflysningen er indtruffet.
- 8.13. Banedanmark afgør ud fra disse oplysninger, hvem der er ansvarlig for hvert enkelt forsinket tog og aflyst tog.
- 8.14. Banedanmarks afgørelser lægges til grund for beregning af *Rettidighed Operatør* og opgørelse af *Aflyste ankomster Operatør*.
- 8.15. Operatøren skal respektere Banedanmarks afgørelser.
- Der henvises til Bilag 10, Appendiks 1 for yderligere vedrørende registrering i forbindelse med rettidighed.
- 8.16. Operatøren skal acceptere Banedanmarks anvendte princip for ansvarsallokering i forbindelse med opgørelse af rettidighed.
- 8.17. Der henvises til Bilag 10, Appendiks 1 for yderligere vedrørende det af Banedanmark anvendte princip for ansvarsallokering i forbindelse med opgørelse af rettidighed.
- 8.18. Banedanmark registrerer hvert enkelt togs ankomsttidspunkt, når det ankommer til en af Banedanmarks registreringsstationer. Derved registreres for alle ankomster på alle registreringsstationer, om der er tale om en forsinket ankomst, en rettidig ankomst eller en aflyst ankomst.
- 8.19. Der vil således i praksis altid være flere forsinkede ankomster end forsinkede tog, idet et forsinket tog kan lede til flere forsinkede ankomster. Der er dog ingen registrering af sammenhængen mellem forsinkede tog og forsinkede ankomster.
- 8.20. Banedanmarks registreringsstationer i Midt- og Vestjylland er følgende:
- Århus
  - Langå
  - Viborg
  - Struer
  - Thisted
  - Holstebro
  - Ringkøbing
  - Skjern
  - Skanderborg
  - Silkeborg
  - Herning
  - Varde
  - Esbjerg
  - Ribe
  - Bramming
  - Tønder

### 2.4.1 Option Tønder-Niebüll

- 8.21. Såfremt optionen på trafikering af Tønder-Niebüll kaldes, er Niebüll ligeledes registreringsstation.

Registreringer af togtrafikken i Niebüll foretages ikke af Banedanmark, men af den tyske infrastrukturforvalter.

#### 2.4.2 Varsling af ændringer i normalkøreplanen

- 8.22. Såfremt varslinger om ændringer i normalkøreplanen ikke finder sted som beskrevet i Bilag 2, pkt. 5.1.1, vil ændringerne i normalkøreplanen indgå som forsinkelser og/eller aflysninger i opgørelsen af *Rettidighed Operatør* og opgørelsen af *Aflyste ankomster Operatør*.

Som en konsekvens heraf gælder at, hvis en særkøreplan f.eks. annonceres overfor de rejsende 5 døgn før dens ikrafttræden, afregnes bod-bonus for de to første døgn særkøreplanen er i kraft, i henhold til normalkøreplanen og for de efterfølgende døgn i henhold til den annoncerede særkøreplan.

Summen af en eventuel ekstra reduktion af vederlaget for ikke-kørte km og bod for manglende rettidighed i forbindelse med overholdelse af særkøreplan, kan ikke overstige den bod, der ville have været resultatet, hvis rettidigheden af den afviklede trafik var målt i forhold til normalkøreplanen.

- 8.23. Operatøren er forpligtet til på forlangende at kunne godtgøre over for Trafikstyrelsen, at kravet til rettidig varsling, jf. Bilag 2, pkt. 5.1.1 er opfyldt.

## 2.5 Opgørelse af rettidighed

### 2.5.1 Opgørelse af *Aflyste ankomster Operatør*

*Aflyste ankomster Operatør* beregnes af Banedanmark.

### 2.5.2 Beregning af *Rettidighed Operatør*

- 8.24. Nedenstående beregningsmetode lægges til grund ved opgørelse af *Rettidighed Operatør*:

*Rettidighed Operatør* beregnes af Banedanmark på baggrund af:

- *Togtrafik planlagt*
- *Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren*
- *Aflyste ankomster Operatør*

*Togtrafik planlagt* opgøres af Banedanmark og defineres som antallet af togan-  
komster på registreringsstationerne, jf. pkt. 2.4, ifølge tidspunkterne angivet i nor-  
malkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen, jf.  
pkt. 2.4.2.

Erstatningstransport med andre transportformer end tog tages ikke i betragtning i  
beregningen af rettidighed. Det vil f.eks. sige, at hvis der indsættes busser for at  
kompensere for aflyste tog så tæller antallet af busankomster til registreringsstatio-  
ner ikke med i trafikmængden ved beregning af rettidighed. Ligeledes tælles antal  
forsinkede eller aflyste busankomster til registreringsstationer ikke med som aflyste  
eller forsinkede ankomster ved beregning af rettidighed.

*Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren* beregnes på baggrund af:

- *Forsinkede ankomster totalt*
- *Forsinkede tog Operatør*
- *Forsinkede tog totalt*

*Forsinkede ankomster som henføres til operatøren* findes således:

$$\begin{aligned} & \text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = \\ & \text{Forsinkede ankomster totalt} \times \frac{\text{Forsinkede tog Operatør}}{\text{Forsinkede tog totalt}} \end{aligned}$$



Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren bestemmes således ud fra det totale antal forsinkede ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal forsinkede tog og forsinkede tog, som henføres til hændelser, der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* beregnes på baggrund af:

- Aflyste ankomster totalt
- Aflyste tog operatør
- Aflyste tog totalt

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* findes således:

$$\begin{aligned} \text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} &= \\ \text{Aflyste ankomster totalt} \times \frac{\text{Aflyste tog Operatør}}{\text{Aflyste tog totalt}} \end{aligned}$$

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* bestemmes således ud fra det totale antal aflyste ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal aflyste tog og aflyste tog, som henføres til hændelser, der overvejende skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

#### *Rettidighed Operatør*

*Rettidighed Operatør* beregnes således:

$$\begin{aligned} \text{Rettidighed Operatør} &= \\ 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} + \text{Aflyste ankomster Operatør}}{\text{Togtrafik Planlagt}} \end{aligned}$$

- 8.25. I beregningen af *Rettidighed Operatør* benyttes eksakte tal. Der foretages således ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

#### Regneeksempel:

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark i en given kalendermåned og danner grundlag for beregning af *Rettidighed Operatør*:

Forsinkede ankomster totalt (5,00 minutters forsinkelse eller derover) = 1.000

Forsinkede tog totalt = 540

Forsinkede tog operatør = 120

Aflyste ankomster total = 150

Aflyste tog total = 100

Aflyste tog operatør = 20

Togtrafik planlagt = 20.000

$$\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = 1.000 \times \frac{120}{540} = 222$$

$$\text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = 150 \times \frac{20}{100} = 30$$

Og dermed:

$$\text{Rettidighed Operatør} = 1 - \frac{222 + 30}{20.000} = 0,987 = 98,7\%$$

Regneeksempel slut.

### 2.5.3 Beregning af Produktregularitet

- 8.26. Produktregulariteten defineres som rettidigheden af operatørens gennemførte togtrafik, hvor forsinkelser på 5,00 minutter eller mere betragtes som urettidig. Regulariteten udtrykker i % andelen af rettidige ankomster på registreringsstationerne i forhold til den samlede registrering af ankomster på de pågældende stationer:

$$\text{Produktregularitet} = 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren}}{\text{Togtrafik gennemført}}$$

hvor Togtrafik gennemført defineres som det faktiske antal af togankomster på registreringsstationerne.

### 2.5.4 Rapportering af rettidighed og produktregularitet

- 8.27. Operatøren er forpligtet til månedligt at afrapportere rettidigheden og produktregulariteten til Trafikstyrelsen senest 10 arbejdsdage efter kalendermånedens slutning og Operatøren står inde for rigtigheden af de oplysninger, der leveres til Trafikstyrelsen.
- 8.28. Produktregulariteten er ikke bod/bonusbelagt.

Der henvises til Bilag 11 for præcis angivelse af, hvilke oplysninger Operatøren skal levere til Trafikstyrelsen og frister for leveringerne.

## 2.6 Driftsstartsbonus

- 8.29. Såfremt Operatørens driftsstart er rettidig, dvs. at *Rettidighed Operatør*, jf. pkt. 2.2, er større end eller lig 96,7% pr. driftsdøgn de første to driftsdøgn i driftsperioden, og *Rettidighed Operatør* er højere end eller lig 97,6% pr. måned de første tre kalendermåneder i driftsperioden, tildeles Operatøren en driftsstartsbonus, som angivet i Tabel 2:

Tabel 2. Driftsstartsbonus for de første tre måneder i driftsperioden

Bonusbetegnelse	Rettidighed Operatør pr. mdr, %		Bonus pr. kalendermåned
	Fra og med	Til og ikke med	
Driftstartbonus 3	99,4		750.000 kr.
Driftstartbonus 2	98,5	99,4	500.000 kr.
Driftstartbonus 1	97,6	98,5	250.000 kr.

I den kalendermåned, hvor driftstart forekommer, beregnes bonus pro rata i forhold til antal dage operatørens drift har udgjort af den pågældende kalendermåned.

- 8.30. De første tre måneder i driftsperioden defineres som den del af kalendermåneden, hvori driftstart forekommer og hvor Operatøren varetager driften samt de efterfølgende to kalendermåneder.
- 8.31. Driftstartbonus tildeles udover bod og bonus som angivet i pkt. 2.2-2.3.
- 8.32. Aflyses mere end 50 tog i alt de første tre måneder efter driftsstart, jf. afsnit 8.29, grundet Operatørens forhold, bortfalder driftsstartbonus helt. Dette gælder uanset om aflysningerne er varslet rettidigt i henhold til bilag 2, pkt. 5.1.1 og/eller der er indsat erstatningstransport.

### 2.6.1 Beregning og regulering

- 8.33. Registrering og beregning af *Rettidighed Operatør* i forbindelse med driftstartbonus foregår som angivet i pkt. 2.5.
- 8.34. Operatørens tilskud reguleres for driftstartbonus efter de første tre kalendermåneder i driftsperioden på basis af registreringer og beregninger af rettidighed for de første 3 kalendermåneder i driftsperioden.
- 8.35. De i Tabel 2 angivne bonusbeløb reguleres én gang årligt efter 2008 med pristalsregulering som angivet for tilskuddet i Hovedkontraktens pkt. 4.3.3.

## 2.7 Passagerrettidighed

- 8.36. Såfremt andre jernbaneoperatører i Danmark overgår til opgørelse af 'Passagerrettidighed', dvs. ændring af måden hvorpå rettidigheden opgøres, fra rettidighed målt pr. ankommende tog til rettidighed målt pr. ankommende passager, forpligtes Operatøren til at bidrage positivt til også at overgå til opgørelse af Passagerrettidighed ved en ændring af Kontrakten.
- 8.37. Operatøren forpligtes til at bidrage positivt i udformningen af ændrede betingelser vedrørende krav, bonus og bod i forbindelse med beregning af *Rettidighed Operatør* på basis af Passagerrettidighed.
- 8.38. I fastsættelsen af krav, bonus og bod vil udgangspunktet være at ordningerne vedrørende Passagerrettidighed bliver økonomisk neutrale for Operatøren i forhold til de eksisterende ordninger.

## 3 Kundetilfredshed

### 3.1 Indledning

- 8.39. Tilskuddet er genstand for regulering i form af bod eller bonus på baggrund af kundetilfredsheden.
- 8.40. Operatøren er forpligtet til gennem halvårslige kundetilfredshedsundersøgelser blandt passagererne at afdække kundetilfredsheden på baggrund af spørgeskemaer.
- 8.41. Operatøren skal lade kundetilfredshedsundersøgelserne danne baggrund for løbende kvalitetsforbedringer.

### 3.2 Bod og bonus for kundetilfredshed

- 8.42. Tilskuddet udgør i relation til tildeling af bod eller bonus det beskrevne i Hovedkontraktens pkt. 4.5.
- 8.43. I nedenstående tabel fremgår det, hvorledes bod og bonus for kundetilfredshed fastsættes på baggrund af vægtet kundetilfredshed:

Tabel 3. Bod og bonus for kundetilfredshed

Bod-/bonustrin	Vægtet kundetilfredshed		Bod/bonus: andel af tilskuddet pr. halvår
	Fra og med	Til og ikke med	
Bonustrin 3	7,8		+2,5%
Bonustrin 2	7,0	7,8	+1,5%
Bonustrin 1	6,2	7,0	+0,75%
Neutralt	5,0	6,2	Ingen regulering
Bodtrin 1	4,2	5,0	-0,75%
Bodtrin 2	3,4	4,2	-1,5%
Bodtrin 3	0	3,4	-2,5%

### 3.3 Hyppighed for tildeling af bod eller bonus

- 8.44. Trafikstyrelsens regulering af tilskuddet for bod eller bonus for kundetilfredshed sker i forbindelse med tilskudsudbetaling for første måned efter udgangen af 2. og 4. kvartal, dvs. i forbindelse med tilskudsudbetalingen for juli og januar.

#### 3.3.1 Regulering for kundetilfredshed ved ophør

- 8.45. Hvis Kontrakten ophører i 1. kvartal eller i 3. kvartal gennemføres der ikke kundetilfredshedsundersøgelse og deraf følgende regulering af tilskuddet for andelen af dette 1. kvartal eller dette 3. kvartal.

### 3.4 Gennemførelse af undersøgelserne

- 8.46. Operatøren skal gennemføre to årlige kundetilfredshedsundersøgelser via uvildigt firma.
- 8.47. Operatøren skal afholde samtlige udgifter til gennemførelse af kundetilfredshedsundersøgelserne.
- 8.48. Operatøren skal undersøgelserne foretages som halvårslige stikprøveundersøgelser blandt passagererne på baggrund af en metode, som sikrer repræsentativitet dels med hensyn til antallet af passagerer fordelt over døgn og ugen og over strækninger og dels med hensyn til demografisk sammensætning (køn og alder).
- 8.49. Operatøren er desuden forpligtet til at sikre, at antallet af besvarelser skal være tilstrækkeligt til at undersøgelsernes resultater er valide.
- 8.50. Operatøren skal gennemføre kundetilfredshedsundersøgelserne i foråret og i efteråret.
- 8.51. Operatøren skal sikre, at besvarelsen af spørgsmål afgives i Operatørens tog.
- 8.52. Operatøren er forpligtet til i forberedelsesperioden at fastlægge kundetilfredshedsundersøgelsernes gennemførelse, metode og fokus.
- 8.53. Kundetilfredshedsundersøgelsernes gennemførelse samt oplysninger om metode og fokus skal senest 5 måneder forud for driftsstart være fastlagt af Operatøren og godkendt af Trafikstyrelsen.
- 8.54. Operatøren skal sikre, at resultatet af kundetilfredshedsundersøgelserne fordelt på strækninger såvel som det samlede resultat foreligger senest 15 arbejdsdage efter udgangen af 2. og 4. kvartal og Operatøren skal derefter straks fremsende resultatet til Trafikstyrelsen.

### 3.5 Spørgsmål

I kundetilfredshedsundersøgelserne indgår en række spørgsmål om passagerernes tilfredshed med rejsen generelt, information, togets standard og stationerne.

Der indgår ligeledes baggrundsspørgsmål om rejsens formål, rejsefrekvens, alder, hvad der opfattes som specielt vigtigt for respondenterne i forbindelse med rejsen samt mulighed for at angive kommentarer og forslag.

- 8.55. Operatøren skal acceptere, at det kun er tilfredshedsspørgsmålene, der danner grundlag for regulering af tilskuddet, og at baggrundsspørgsmålene ikke giver anledning til regulering af tilskuddet.
- 8.56. Operatøren er forpligtet til at behandle positiv og negativ kritik samt forslag til forbedringer fra kunderne og skal på forlangende kunne redegøre for, at de håndteres tilfredsstillende.

De spørgsmål i kundetilfredshedsundersøgelserne, som danner baggrund for regulering af tilskuddet i form af bonus eller bod, berører i videst mulige omfang kun forhold, som Operatøren selv har indflydelse på.

Operatøren har mulighed for, under hensyntagen til de her nævnte kundetilfredshedsundersøgelser og deres gennemførelse, at foretage særskilte mere vidtgående kundetilfredshedsundersøgelser end de her nævnte samt indføje yderligere spørgsmål end de i Afsnit 3.5.1 præsenterede spørgsmål.

- 8.57. Såfremt Operatøren vælger at foretage særskilte mere vidtgående kundetilfredshedsundersøgelser eller vælger at indføje yderligere spørgsmål i kundetilfredshedsundersøgelserne, indgår disse ikke i beregningen af reguleringen af Operatørens tilskud.

### 3.5.1 Tilfredshedsspørgsmål

- 8.58. Operatøren skal acceptere de i Tabel 4 præsenterede tilfredshedsspørgsmål og deres vægtning.

Tabel 4. Tilfredshedsspørgsmål og deres vægtning til kundetilfredshedsundersøgelserne

Hvor tilfreds er du med:	Vægt
Din rejse ombord i <u>dette tog</u> alt i alt	20 %
Muligheden for at få en siddeplads i <u>dette tog</u>	10 %
Indvendig rengøring i <u>dette tog</u>	8 %
Klimaet ombord i <u>dette tog</u> (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)	8 %
Muligheden for at købe billet/kort til <u>denne rejse</u>	8 %
Trygheden på den station, hvor du steg på <u>dette tog</u> **	8 %
Adgangsvejene til perronen, hvor du steg på <u>dette tog</u> (gange, trapper og elevatorer)**	0 %
Rengøring og vedligeholdelse på den station, hvor du steg på <u>dette tog</u> **	5 %
Afgangstavler og anden <u>trykt</u> trafikinformation og skiltning på den station, hvor du steg på <u>dette tog</u> **	5 %
Information om forsinkelser i [Operatørens] tog i Midt- og Vestjylland	5 %
Information om forsinkelser i højtalere og på skærme på stationer/perroner	0 %
Øvrig information i højtalere og på skærme på stationer/perroner (al anden information end om forsinkelser)	0 %
Mulighederne for at kontakte [Operatøren] og få almen information og svar på spørgsmål	5 %
Toiletterne i [Operatørens] tog i Midt- og Vestjylland (fungerer de, er de rene osv.)	8 %
Udvendig rengøring af [Operatørens] tog i Midt- og Vestjylland	5 %
Fjernelse af graffiti i og uden på [Operatørens] tog i Midt- og Vestjylland	5 %
Hvis <u>du selv</u> på en rejse med [Operatørens] tog i Midt- og Vestjylland har oplevet at erstatningsbusser var indsat eller burde have været indsat pga. togaflysninger, hvor tilfreds var du da med erstatningstrafikken (hvis du ikke selv har oplevet dette, bedes du svare 'Ved ikke')	0 %

\*\* I beregningen af vægtet kundetilfredshed medtages kun besvarelser afgivet af respondenter fra en påstigningsstation, der er overdraget til Operatøren. I beregningen af vægtet kundetilfredshed er antallet af besvarelser på disse spørgsmål derfor mindre end antallet af besvarelser på øvrige spørgsmål.

Vægtningen af nogle tilfredshedsspørgsmål er 0 %, jf. Tabel 4. Det skyldes, at det vurderes, at spørgsmålenes områder i høj grad ligger uden for Operatørens råderum.

### 3.5.2 Skala for besvarelse af tilfredshedsspørgsmål

- 8.59. Operatøren skal sikre, at passagerernes tilfredshed angives af passagererne på en 0-10 skala jf. Tabel 5:

Tabel 5. Skala for angivelse af tilfredshed i kundetilfredshedsundersøgelserne

Meget utilfreds					Hverken/eller					Meget tilfreds
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

- 8.60. Operatøren skal sikre, at det er muligt at angive svaret *Ved ikke*.
- 8.61. Besvarelser afgivet i *Ved ikke* medregnes ikke i beregningen af vægtet kundetilfredshed og dermed i fastlæggelsen af bod eller bonus.

### 3.5.3 Baggrundsspørgsmål

- 8.62. Operatøren skal sikre, at de i tabel 6 angivne baggrundsspørgsmål med tilhørende svarmuligheder benyttes i kundetilfredshedsundersøgelserne.

Tabel 6. Baggrundsspørgsmål og svarmuligheder til kundetilfredshedsundersøgelserne.

Baggrundsspørgsmål	Svarmuligheder
På hvilken station stod du på dette tog?	
På hvilken station stiger du af dette tog?	
Hvad er formålet med denne rejse?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Til/fra arbejde</li> <li>- Til/fra uddannelse</li> <li>- Forretningsrejse/tjenesterejse</li> <li>- Fritidsrejse</li> <li>- Andet</li> </ul>
Hvordan har du købt kort eller billet til denne rejse?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rejser med Rejsekort</li> <li>- I billetautomat</li> <li>- I kiosk eller billetsalg</li> <li>- I bus</li> <li>- Via Internettet</li> <li>- På anden vis</li> </ul>
Hvor ofte rejser du med [operatørens] tog i Midt- og Vestjylland?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 eller flere gange pr. uge</li> <li>- 2-4 dage pr. uge</li> <li>- 1 dag pr. uge</li> <li>- 1-3 dage pr. måned</li> <li>- Mindre end 1 dag pr. måned</li> </ul>
Køn:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mand</li> <li>- Kvinde</li> </ul>
Alder:	
Hvad er særligt vigtigt for dig, når du rejser med [operatørens] tog i Midt- og Vestjylland:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- At toget afgår og ankommer til tiden</li> <li>- At toget er rent og pænt</li> <li>- At rejsetiden er kort</li> <li>- At det er billigt</li> <li>- At togpersonalet er venlige og hjælpsomme</li> <li>- At det er nemt at købe kort/billet</li> <li>- At jeg får god information i toget og på perronen</li> <li>- At adgangsforholdene er gode</li> <li>- At komforten er god</li> <li>- At ...</li> </ul>
Har du gode råd, kommentarer eller forslag som kan forbedre din togrejse i [operatørens] tog i Midt- og Vestjylland:	

### 3.6 Beregning af vægtet kundetilfredshed

- 8.63. Den vægtede kundetilfredshed beregnes som gennemsnittet af alle kundetilfredshedsundersøgelsens besvarelsers vægtede sum af pointtal på 0-10 skalaen.
- 8.64. Den vægtede kundetilfredshed skal angives med én decimal.

### 3.7 Operatørens opfølgning på kundetilfredshedsundersøgelserne

- 8.65. Operatøren skal, i tilfælde af en markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på enkelte spørgsmål i forhold til tidligere undersøgelser eller i tilfælde af, at kundetilfredshedsundersøgelsen afspejler stor utilfredshed på enkelte spørgsmål, over for Trafikstyrelsen redegøre for, hvilke tiltag undersøgelsen giver Operatøren anledning til at iværksætte senest 3 måneder efter fremsendelsen af kundetilfredshedsundersøgelsens resultat.
- 8.66. Operatøren skal afgive en redegørelse til Trafikstyrelsen dersom den vægtede kundetilfredshed falder med 2,0 point eller derover på 0-10 skalaen fra én undersøgelse til den næste, eller hvis et enkelt spørgsmål opnår en tilfredshedsgrad på 5,0 eller derunder.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 8  
Servicemål**

# **Bilag 9**

## **Forberedelsesperioden**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Plan for Forberedelsesperioden</b>	<b>3</b>
1.1	Periode, formål og operatørens ansvar	3
1.2	Planlægning af forberedelsesperioden	3
1.2.1	Foreløbig plan for forberedelsesperioden	3
1.2.2	Detaljeret plan for forberedelsesperioden	4
<b>2</b>	<b>Særlige krav til forberedelsesperioden</b>	<b>5</b>
2.1	Aftaler med infrastrukturforvaltere	5
2.2	Opnåelse af tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat	5
2.3	Øvrige myndighedsgodkendelser	5
2.4	Personale	5
2.5	Rullende materiel samt vedligeholdelse og klargøring	6
2.6	Forretningsbetingelser	6
2.7	Etiske retningslinjer	6
2.8	Kundetilfredshedsundersøgelser	7
2.9	Samarbejde med Arriva om overdragelse af opgaver	7
2.10	Samarbejdsaftale med DSB	7
2.11	Organisation, kvalitetsstyringssystem og rapportering	7
2.12	Leje- og benyttelsesaftaler	7
<b>3</b>	<b>Opfølgning og samarbejde i forberedelsesperioden</b>	<b>8</b>
3.1	Operatørens underretningspligt	8
3.2	Rapportering til Trafikstyrelsen	8
3.3	Tilsyn og opfølgning	8

# 1 Plan for Forberedelsesperioden

## 1.1 Periode, formål og operatørens ansvar

- 9.1. Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for kontraktunderskrivelse til datoen for driftsstart.
- 9.2. Forberedelsesperioden skal anvendes af Operatøren til at forberede sig på at gennemføre trafikopgaven, herunder en velgennemført driftsstart.
- 9.3. Operatøren skal sikre, at alle nødvendige forberedelsesaktiviteter er gennemført forud for driftsstart, så Operatøren er bedst muligt rustet til at udøve trafikopgaven i fuldt omfang fra første dag i drift.

## 1.2 Planlægning af forberedelsesperioden

- 9.4. Operatøren skal i forberedelsesperioden følge en tids- og aktivitetsplan. Den pågældende tids- og aktivitetsplan udarbejdes i to trin, jf. pkt. 1.2.1 og pkt. 1.2.2.

### 1.2.1 Foreløbig plan for forberedelsesperioden

- 9.5. Operatøren skal ved kontraktindgåelse have en foreløbig tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden. Denne plan er gældende indtil den i pkt. 1.2.2 anførte plan fremsendes til Trafikstyrelsen.
- 9.6. Operatøren skal i den foreløbige tids- og aktivitetsplan opfylde alle de i kapitel 2 opstillede krav og milepæle og planen skal indeholde oplysninger med angivelse af hovedaktiviteter vedrørende Operatørens forberedelse til drift.
- 9.7. Operatøren skal for optionen Tønder – Niebüll, jf. bilag 2, pkt. 3.2 og 3.3, opfylde samme krav som for hovedydelsen i forberedelsesperioden. I det omfang aktiviteterne integreres for hovedydelse og option, kan disse aktiviteter beskrives samlet.
- 9.8. Den foreløbige tids- og aktivitetsplan skal mindst omhandle følgende emneområder:
  - 1. Indgåelse af operatøraftaler med Banedanmark og øvrige relevante infrastrukturforvaltere, herunder om passagerinformation jf. pkt. 2.1
  - 2. Erhvervelse af nødvendige overordnede godkendelser (licens og sikkerhedscertifikat mv.) samt øvrige myndighedsgodkendelser pkt. 2.2 og 2.3.
  - 3. Rekruttering og uddannelse af personale, jf. pkt. 2.4
  - 4. Tilvejebringelse og håndtering af rullende materiel, jf. pkt. 2.5.
  - 5. Passagervendte aktiviteter, jf. pkt. 2.6, 2.7 og 2.8.
  - 6. Samarbejdsaftaler, jf. pkt. 2.9 og 2.10
  - 7. Opbygning og etablering af operatørens organisation, kvalitetsstyringsystem og rapporteringsstruktur, jf. pkt. 2.11.
  - 8. Aftaler om leje og benyttelse af faciliteter, jf. bl.a. pkt. 2.12
  - 9. Aktiviteter som ikke er dækket af de overfor nævnte emneområder 1-8.

- 9.A Tilbudsgiveren skal vedlægge sit tilbud en foreløbig tids- og aktivitetsplan med angivelse af hovedaktiviteter inden for samtlige emneområder, jf. afsnit 9.8, som tilbudsgiver anser for væsentlige for Operatørens forberedelse til løsning af nærværende trafikopgave. Indholdet af hver hovedaktivitet beskrives på et overordnet niveau.

I evalueringen vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om planen er realistisk, robust, om de anførte aktiviteter er væsentlige for forberedelsen, samt om akti-

viteterne underbygger en problemfri driftsstart.

### 1.2.2 Detaljeret plan for forberedelsesperioden

- 9.9. Operatøren skal senest 30 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse fremsende en detaljeret tids- og aktivitetsplan som endelig plan for gennemførelse af forberedelsesperioden.
- 9.10. Planen skal som minimum omfatte de emneområder, der indgår i den foreløbige plan jf. pkt. 1.2.1.
- 9.11. Alle aktiviteter skal være beskrevet, så ingen delaktivitet strækker sig over mere end 1 måned.
- 9.12. De angivne milepæle i den foreløbige tids- og milepælsplan, jf. pkt. 1.2.1, herunder de i kapitel 2 anførte særlige krav, skal bibeholdes i den detaljerede plan både indholdsmæssigt og tidsmæssigt, medmindre andet aftales med Trafikstyrelsen.
- 9.13. Planen skal indeholde aktivitetsbeskrivelse af hver aktivitet med beskrivelse af indhold, forudsætninger, ansvarlig person og output med angivelse af kriterium for succesfuld afslutning af aktiviteten.
- 9.14. Den detaljerede tids- og aktivitetsplan træder efter fremsendelse i stedet for den foreløbige plan i henhold til pkt. 1.2.1.

## 2 Særlige krav til forberedelsesperioden

Kravene i kapitel 2 indarbejdes i tids- og aktivitetsplanerne, jf. pkt. 1.2.1 og 1.2.2.

### 2.1 Aftaler med infrastrukturforvaltere

- 9.15. Operatøren skal senest 6 måneder forud for driftsstart indgå aftaler med de i bilag 10 anførte infrastrukturforvaltere, herunder om struktur for passagerinformation.
- 9.16. Operatøren skal ansøge infrastrukturforvalterne om kapacitet i henhold til fristerne herfor.

### 2.2 Opnåelse af tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat

- 9.17. Operatøren skal senest 2 måneder før driftsstart have opnået tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat til at drive persontransport med jernbane i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning på området. Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og sikkerhedscertifikat er en forudsætning for at kunne udføre opgaven, jf. § 3 i Jernbaneloven.
- 9.18. Manglende opfyldelse af afsnit 9.17 anses som væsentlig misligholdelse.

### 2.3 Øvrige myndighedsgodkendelser

- 9.19. Operatøren skal 6 måneder forud for driftsstart fremsende dokumenteret status for Operatørens bestræbelser på at opnå samtlige nødvendige myndighedsgodkendelser og tilladelser, overensstemmelseserklæringer mv. til, at Operatøren uden hindringer kan udføre nærværende trafikopgave.
- 9.20. Operatøren skal senest 2 måneder før driftsstart fremsende dokumentation for at have opnået ovennævnte myndighedsgodkendelser mv.

### 2.4 Personale

- 9.21. I forberedelsesperioden skal Operatøren rekruttere og uddanne kvalificeret personale i nødvendigt omfang til opfyldelse af Kontrakten i driftsperioden, samt til håndtering af samtlige driftsfunktioner, som er omfattet af Kontrakten.
- 9.22. Operatøren skal 3 måneder forud for driftsstart til Trafikstyrelsen fremsende følgende:
- Oversigt over navne på personer, der er ansat som den stab af nøglepersoner, der er involveret i nærværende trafikopgave
  - Oversigt med antal personer, der er færdiguddannede som lokomotivførere til den konkrete trafikopgave, og som vil indgå i driften fra driftsstart.
  - Oversigt med antal personer, som forud for tidspunktet for driftsstart endnu ikke har afsluttet lokomotivføreruddannelsen, men som skal indgå i den konkrete trafikopgave. Oversigten skal oplyse, om fordeling på allerede afsluttede dele af uddannelsesforløbet.
  - Oversigt over antal overenskomstansatte medarbejdere hos den tidligere operatør, fordelt på de i Bilag 6, kapitel 2, afsnit 6.2, personalekategorier, der har valgt at benytte sig af retten til at lade sig virksomhedsoverdrage, og som derfor overgår til overenskomstmæssig ansættelse hos Operatøren på tidspunktet for driftsstart.

- 9.23. Overskridelse af den i pkt. 9.22 anførte tidsfrist medfører en bod på 1.000 dkk. pr. påbegyndt kalenderdag.

## 2.5 Rullende materiel samt vedligeholdelse og klargøring

- 9.24. Operatøren skal have en plan for indgåelse og opfølgning af de fornødne aftaler som grundlag for tilvejebringelse af alt det rullende materiel.
- 9.25. Operatøren skal senest 60 kalenderdage efter kontraktindgåelse dokumentere over for Trafikstyrelsen, at der er indgået aftaler om rullende materiel som sandsynliggør, at Operatøren uden vanskelighed og i tide kan tilvejebringe rullende materiel i fornødent omfang, samt i den krævede standard og kvalitet til opfyldelse af trafikopgaven.
- 9.26. Overskridelse af den i afsnit 9.25 anførte tidsfrist medfører en bod på 3.000 dkk. pr. kalenderdag overskridelsen varer.
- 9.27. Operatøren skal have en plan en eventuel indbygning af ATC og togradio samt for eventuel godkendelse af og prøvedrift med rullende materiel og/eller indøvelse af personale på det rullende materiel. For materiel, som ikke på forhånd er godkendt, skal der findes en detaljeret plan for opnåelse af de nødvendige godkendelser til trafik på de aktuelle strækninger, herunder strækningen Tønder – Niebüll, hvis denne option kaldes. Det skal fremgå af planen, om der skal påregnes prøvedrift af materiel forud for indsættelse i ordinær drift.
- 9.28. Operatøren skal have en beskrivelse af aktiviteterne omkring planlægning og indgåelse af aftaler vedrørende klargøring og vedligeholdelse af det rullende materiel. Det skal fremgå af dette procesforløb, hvordan Operatøren sikrer indsættelse af kvalificeret, uddannet og indøvet personale til at udføre vedligeholdelses- og klargøringsopgaver på det rullende materiel, ligesom Operatøren skal sikre, at alle tekniske forskrifter og procedurer er sat i system og indøvet af personalet.
- 9.29. Operatøren skal have en beskrivelse af indførelse af vedligeholdelsesprocessen af det rullende materiel. Der skal herunder indgå en plan for etablering af eller i de nødvendige faciliteter for vedligeholdelse (værksted) og klargøring (herunder aftaler om leje eller brug af faciliteter) og etablering af organisation og eventuelle underleverancer, samt opnåelse af nødvendige godkendelser af faciliteter og vedligeholdelsessystemer.
- 9.30. Trafikstyrelsen kan til enhver tid udbede sig de krævede planer med henblik på at en vurdering af, hvorvidt operatøren lever op til nærværende pkt. 2.5

## 2.6 Forretningsbetingelser

- 9.31. Operatørens forretningsbetingelser, jf. bilag 7, pkt. 3.1, skal fremsendes af Operatøren i tilstrækkelig tid til at disse kan godkendes af Trafikstyrelsen senest 5 måneder før driftsstart.

## 2.7 Ethiske retningslinjer

- 9.32. Operatørens etiske retningslinjer for reklamer på stationer og i tog, jf. bilag 7, kapitel 5, pkt. 7.132, skal fremsendes i tilstrækkelig tid til at disse kan godkendes af Trafikstyrelsen senest 8 måneder før driftsstart.

## 2.8 Kundetilfredshedsundersøgelser

- 9.33. Operatøren skal senest 5 måneder forud for driftsstart have fastlagt kundetilfredshedsundersøgelse gennemførelse, metode og fokus og dette skal være godkendt af Trafikstyrelsen.

## 2.9 Samarbejde med Arriva om overdragelse af opgaver

- 9.34. Operatøren skal i forberedelsesperioden samarbejde med Arriva Tog A/S om overdragelse af opgaverne, og for at sikre at overdragelsesprocessen foregår hensigtsmæssig, med f.eks. en gradvis overdragelse af aktiviteter, skal Operatøren udarbejde en overleveringsplan omfattende en periode på 1 måned op til driftsstart, herunder på baggrund af oplysninger fra Arriva Tog A/S. Overleveringsplanen skal på den ene side sikre Arriva Tog A/S' muligheder for at udføre nærværende trafikopgave til og med den sidste dag før driftsstart og på den anden side sikre Operatørens muligheder for at udføre nærværende trafikopgave fra den første dag efter driftsstart. Arriva Tog A/S og Operatøren interesser skal varetages på en ligeværdig måde.

- 9.35. Overleveringsplanen skal fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder før driftsstart.

## 2.10 Samarbejdsaftale med DSB

- 9.36. Operatøren skal i forberedelsesperioden indgå en samarbejdsaftale med DSB vedrørende de samarbejdsflader, der opstår som følge af nærværende Kontrakt, og i øvrigt de forhold Operatøren finder er relevante for opfyldelse af Kontrakten. Samarbejdsaftalen skal omfatte emnerne takstændringer, salg af billetter, fordeling af tilskud til rabatter og betaling for frirejsekort, internationale billetter, billetudstyr, levering af statistik og afregningsdata, indtægtsdeling, kundeinformation, uddannelse, provision og forretningsbetingelser.
- 9.37. Samarbejdsaftalen skal fremsendes til Trafikstyrelsen senest 3 måneder før driftsstart. Operatøren vil ikke blive holdt ansvarlig såfremt manglende indgåelse af samarbejdsaftalen alene skyldes forhold hos modparten.

## 2.11 Organisation, kvalitetsstyringssystem og rapportering

- 9.38. Operatøren skal have en plan for opbygningen af sin organisation jf. bilag 11, kapitel 2, opdelt på organisationen for forberedelsesperioden og driftsperioden.
- 9.39. Kvalitetsstyringssystemet opbygges i forberedelsesperioden i henhold til den angivne tidsplan jf. bilag 11, kapitel 3.
- 9.40. Operatøren skal senest 5 måneder før driftsstart til Trafikstyrelsen levere et forslag til udformningen af rapporteringen jf. bilag 11, kapitel 4. Den endelige udformning af rapporteringen aftales med Trafikstyrelsen senest 3 måneder før driftsstart.

## 2.12 Leje- og benyttelsesaftaler

- 9.41. Operatøren skal senest 120 kalenderdage efter kontraktindgåelse fremsende en kopi af de indgåede leje- og benyttelsesaftaler i henhold til bilag 3, appendiks 3.1 – 3.10 og bilag 5, appendiks 5.1 og 5.2. Operatøren vil ikke blive holdt ansvarlig såfremt manglende indgåelse af leje- og benyttelsesaftalerne alene skyldes forhold hos modparten.



## 3 Opfølgning og samarbejde i forberedelsesperioden

- 9.42. Operatøren skal løbende følge op på aktiviteterne i forberedelsesperioden og måle fremdriften i forhold til den detaljerede tids- og aktivitetsplan, jf. pkt. 1.2.2.
- 9.43. Operatøren skal være i stand til at håndtere hændelser der influerer på den fastlagte tidsplan eller i øvrigt påvirker Operatørens muligheder for en problemfri driftsstart.

### 3.1 Operatørens underretningspligt

- 9.44. Operatøren skal holde Trafikstyrelsen underrettet om alle væsentlige forhold om status og forløbet af arbejdet i forberedelsesperioden, og skal straks underrette Trafikstyrelsen om ethvert forhold i forberedelsesperioden, som vil kunne være en trussel mod Operatørens mulighed for at opfylde Kontrakten og være klar ved driftsstart.

### 3.2 Rapportering til Trafikstyrelsen

- 9.45. Operatøren skal i månedlige rapporter til Trafikstyrelsen redegøre for status og fremdriften i forberedelsesperioden.
- 9.46. Hver af disse statusrapporter skal mindst omfatte:
- Opdateret detaljeret tids- og aktivitetsplan.
  - En kortfattet beskrivelse af de gennemførte aktiviteter siden seneste rapportering.
  - Oversigt over væsentlige og kritiske afvigelser i forhold til den gældende detaljerede plan for Forberedelsesperioden samt beskrivelse af iværksatte eller planlagte tiltag til afhjælpning af afvigelserne
  - Redegørelse for trusselsbillede (beredskab) med oversigt over iværksatte tiltag til imødegåelse af eventuelle trusler.
  - En ledelsesvurdering af den samlede status på forberedelserne

Statusrapporterne drøftes på kontaktmøder mellem Trafikstyrelsen og Operatøren som nærmere beskrevet i bilag 11.

### 3.3 Tilsyn og opfølgning

- 9.47. Trafikstyrelsen kan i forberedelsesperioden iværksætte tilsyn og opfølgning, og derigennem kontrollere, at Operatøren overholder sine forpligtelser i henhold til nærværende kontrakt. Vilkår herfor er beskrevet i hovedkontraktens pkt. 7.4 mv.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 9,  
Forberedelsesperioden***

# **Bilag 10**

## **Operatørkontrakter**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
1.1	Infrastrukturejerskab	3
1.2	Infrastrukturforvaltning	3
<b>2</b>	<b>Operatørkontrakter</b>	<b>4</b>
2.1	Operatørkontrakt med Banedanmark	4
2.2	Operatørkontrakt med NEG og Deutsche Bahn (grænsen – Niebüll)	4

## Appendiks 10.1

Operatørkontrakt

# 1 Indledning

I det følgende beskrives vilkår for Operatørens anvendelse af den infrastruktur, som nærværende trafikopgave udføres på.

Operatøren skal indgå aftale med infrastrukturforvaltere om anvendelse af den infrastruktur, som er nødvendig for at gennemføre den udbudte trafik.

## 1.1 Infrastrukturejerskab

Trafikken afvikles på infrastrukturanlæg, som Banedanmark ejer.

## 1.2 Infrastrukturforvaltning

Banedanmark varetager infrastrukturforvaltningen, og varetager dermed banedrift, kapacitetstildeling, trafikstyring og trafikinformation mv.

## 2 Operatørkontrakter

### 2.1 Operatørkontrakt med Banedanmark

- 10.1. Som forudsætning for at kunne udføre Kontrakten, og hertil benytte jernbaneinfrastrukturen på de aktuelle strækningsafsnit, skal Operatøren indgå den i appendiks 1 vedlagte aftale med Banedanmark, i det følgende benævnt "Operatørkontrakten".

Banedanmark stiller i henhold til Operatørkontrakten infrastrukturkapacitet til rådighed og leverer en række ydelser i øvrigt til Operatøren. Operatøren betaler herfor til Banedanmark. Som led heri er det Banedanmarks ansvar at sikre den samlede trafikdisponering.

- 10.2. Operatøren har ansvaret for disponering af egne ressourcer, f.eks. rullende materiel og lokomotivførere.
- 10.3. Operatørens betaling til Banedanmark for levering af de basisydelser, der beskrives i Operatørkontrakten, reguleres af til enhver tid gældende bekendtgørelser om baneafgifter, jf. Bekendtgørelse nr. 821 af 30. juni 2006 om baneafgifter og om miljøtilskud til godstransport på jernbane og Bekendtgørelse nr. 844 af 27. juli 2006 om satser for baneafgifter og for miljøtilskud til godstransport på jernbane.
- 10.4. Operatørkontrakten skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.1 indgås med Banedanmark senest 6 måneder før driftsstart.

### 2.2 Operatørkontrakt med NEG og Deutsche Bahn (grænsen – Niebüll)

- 10.5. Såfremt en option for trafikering af strækningen Tønder – Niebüll kaldes, skal Operatøren – indenfor de af infrastrukturforvalterne fastsatte frister - at indgå de nødvendige aftaler om infrastrukturbenyttelsen med henholdsvis Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (herefter NEG) og Deutsche Bahn (herefter DB). NEG er infrastrukturforvalter for strækningen grænsen – Niebüll, mens DB er infrastrukturforvalter på Niebüll station. Operatøren skal ikke afholde infrastrukturafgifter for benyttelse af strækninger og stationer i Tyskland i relation til denne kontrakt. Infrastrukturafgifter afholdes af Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein (LVS), der tager kontakt til de tyske infrastrukturforvaltere og indgår aftale om afregning af de korrekte infrastrukturafgifter. Ændringer i infrastrukturafgifterne er Trafikstyrelsen og Operatøren uvedkommende.

For oplysninger om operatørkontrakter, øvrige infrastrukturoplysninger og navne på kontaktpersoner for hhv. (Tønder) grænsen – Niebüll og Niebüll station, kan der rettes henvendelse til NEG og Deutsche Bahn. Kontaktoplysninger forefindes i datarummet under "Kontaktoplysninger".

Den af Operatøren tilbudte pris på optionen Tønder-Niebüll indeholder ingen omkostninger til tyske afgifter for afbenyttelse af strækninger og stationer.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 10**  
**Operatørkontrakter**

# **Bilag 10**

## **Appendiks 10.1**

### **Operatørkontrakt**

Marts 2009



**Operatørkontrakt 2010 mellem operatøren og Banedanmark - journal nr. 329-0023**

Mellem

Banedanmark  
Amerika Plads 15  
DK-2100 København Ø  
(herefter kaldet Banedanmark)

og

Den vindende operatør  
  
(herefter kaldet operatøren)

er der dags dato indgået følgende

**OPERATØRKONTRAKT**

Om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen med videre gældende fra den (//////) og til tidspunktet for ophør af operatørens aftale af med Trafikstyrelsen om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

## INDHOLDSFORTEGNELSE

§ 1. <i>Formål</i> .....	4
§ 2. <i>Ydelser</i> .....	4
2.1. Beskrivelse af ydelser .....	4
2.2. Basisydelser .....	4
2.3. Tillægsydelser .....	6
§ 3. <i>Uheld</i> .....	7
3.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat med videre .....	7
3.2. Uheld.....	7
3.3. Dispositionsbeføjelser.....	7
§ 4. <i>Infrastrukturarbejder</i> .....	7
4.1. Almindelig vedligeholdelse og arbejder.....	7
4.2 Beredskabsplaner i forbindelse med infrastrukturarbejder .....	9
4.3 Varsling af operatøren ved risiko for overskridelse af tidsfrist .....	9
4.4 Uopsættelige arbejder .....	10
4.5 Erstatningsbefordring.....	10
§ 5. <i>Materiel og bemanning</i> .....	10
5.1. Materiel .....	10
5.2. Bemanning .....	11
§ 6. <i>Samspil infrastruktur/materiel</i> .....	11
§ 7 <i>Disponeringsregler</i> .....	11
§ 8 <i>Dispositionsbeføjelser</i> .....	11
§ 9. <i>Miljø</i> .....	12
9.1. Miljømæssige normer.....	12
9.2. Miljøvilkår og kanaltildeling.....	12
9.3. Afværgeforanstaltninger.....	12
§ 10. <i>Betaling af ydelser</i> .....	12
10.1. Basisydelser .....	12
10.2. Tillægsydelser .....	12
10.3. Opgørelsesmetode.....	12
10.4 Betaling for el og vand til klargøring.....	13
§ 11. <i>Bod/bonus</i> .....	13
§ 12. <i>Forsikring</i> .....	13
§ 13. <i>Erstatningsansvar</i> .....	13
§ 14. <i>Misligholdelse</i> .....	13

§ 15. Force Majeure .....	13
§ 16. Samarbejde.....	14
16.1. Oplysninger og samarbejde.....	14
16.2. Adgang.....	14
16.3 Offentliggørelse.....	14
16.4. Tavshedsforpligtelse.....	14
§ 17. Overdragelse .....	14
§ 18. Ikrafttræden og ophør .....	14
§ 19. Tvister.....	14
19.1 Forhandling og mægling.....	14
19.2 Voldgift.....	15
<i>Bilag 1 Tekniske og trafikale forskrifter.....</i>	<i>17</i>
<i>Bilag 2 Regularitet og rettidighed .....</i>	<i>18</i>
<i>Bilag 2A Retningslinier for anvendelse af RDS Årsagskoder .....</i>	<i>20</i>
<i>Bilag 2b Trafikkens rettidighed.....</i>	<i>22</i>
<i>Bilag 3 Almindelige forretningsbetingelser for levering af data mellem parterne .....</i>	<i>28</i>
<i>Bilag 4 Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter, som benyttes af operatøren .....</i>	<i>30</i>
<i>Bilag 4A Særlige forhold.....</i>	<i>35</i>
<i>Bilag 5 Trafikinformation .....</i>	<i>36</i>
<i>Bilag 5A Procedure for fejlmelding af trafikinformationssystemer .....</i>	<i>45</i>
<i>Bilag 6 Tekniske forhold og ydelser.....</i>	<i>46</i>
<i>Bilag 7 Bod/bonus.....</i>	<i>50</i>
<i>Bilag 8 Aftale om adgangskort på banens arealer og uddannelse i ”Pas på, på Banen” .....</i>	<i>52</i>
<i>Bilag 9 Operatørens deltagelse i den fælles disponeringscentral .....</i>	<i>53</i>

## **Definitioner**

I denne kontrakt forstås ved:

- 1) ”kapacitet”: den til enhver tid tilgængelige infrastruktur for benyttelse af kanaler, klargøringsfaciliteter med videre
- 2) ”kanal“: den kapacitet, der er nødvendig for, at en operatør kan udføre én togekørsel fra ét punkt til et andet i løbet af x antal minutter.
- 3) ”køreplan”: udover at tidsfastsætte en kanal er køreplanen et udtryk for data, der fastlægger samtlige tilrettede eller tildelte kanaler, omfattende tog- og materielbevægelser på den relevante infrastruktur for en given periode.
- 4) ”fakultativ”: en kanal, der tildeles efter en operatørs nærmere anmodning.
- 5) ”infrastrukturarbejder”: alle arbejder, som kan påvirke trafikafviklingen.

## **§ 1. Formål**

Denne kontrakt fastlægger rammerne for operatørens benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur samt definerer de ydelser, som Banedanmark 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. Ved uoverensstemmelser skal kontrakten gå forud for bilag og tillæg.

Kontrakten indgås under henvisning til den til enhver tid gældende lovgivning.

## **§ 2. Ydelser**

### **2.1. Beskrivelse af ydelser**

Banedanmark stiller en række basisydelser til rådighed for operatøren. Disse basisydelser er oplistet under § 2.2. Endvidere kan Banedanmark levere en række tillægsydelser, se nærmere § 2.3.

### **2.2. Basisydelser**

#### 2.2.1. Kapacitetstildeling

Operatøren tildeles årligt kapacitet til udførelse af jernbanevirksomhed. Tildelingen sker på baggrund af en konkret ansøgning fra operatøren, og Banedanmark giver meddelelse om den tildelte kapacitet. Herudover kan der tildeles kapacitet til lejlighedsvis kørsel

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 Banedanmark dette.

Banedanmark kan opgøre omfanget af benyttet kapacitet sammenholdt med omfanget af tildelt kapacitet. Af hensyn til optimal udnyttelse af kapaciteten kan Banedanmark tilbagekalde den eller de kanaler, som ikke benyttes af operatøren,

såfremt disse udgør 25 % eller mere af den samlede mængde kapacitet i beregningsmåneden.

Hvis operatøren ikke ønsker at benytte en tildelt kanal, kan den pågældende kanal afbestilles. Afbestilling er pålagt en afgift, hvis størrelse er reguleret i den til enhver tid gældende bekendtgørelse om satser, baneafgifter og miljøtilskud.

Såfremt operatøren afbestiller de bestilte kanaler af grunde ikke relateret til driftsmæssige forhold og uden samtidig bestilling af ny kanal, har Banedanmark ret til øjeblikkeligt at tilbagekalde disse kanaler, herunder såfremt dette har til evne at hindre andre operatører adgang til nettet.

#### 2.2.2. Køreplan

Banedanmark udarbejder en køreplan, som dels består af en tjenestekøreplan inklusive rettelsesblade, dels af løbende toganmeldelser. Tjenestekøreplanen er en tabellarisk oversigt, indeholdende samtlige tildelte, herunder fakultative, tog på Banedanmarks strækninger og kan desuden indeholde faste nødkøreplaner. Tjenestekøreplanen offentliggøres årligt efter tildelingsprocessens udløb.

#### 2.2.3. Tekniske og trafikale forskrifter

Banedanmark stiller de for operatørens kørsel på baneafsnittet fornødne tekniske og trafikale forskrifter til rådighed for operatøren. En opstilling af disse forskrifter findes i **bilag 1**.

#### 2.2.4. Beregning af og information om regularitet og rettidighed

Banedanmark leverer beregninger af og information om regularitet i henhold til **bilag 2**. Derudover leverer Banedanmark beregninger af rettidighed og produktregularitet i henhold til **bilag 2b**, som er et uddrag af bilag 8 i kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen.

Operatøren kan ved en uvildig instans gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banedanmarks procedurer for beregning af regularitet og rettidighed med det formål at sikre sig, at regularitet og rettidighed, udarbejdes korrekt.

Kanalregulariteten er aftalt til XX,X % pr. måned i aftaleperioden

#### 2.2.5. Data om trafikafvikling (RDS)

Operatøren vil modtage data fra RDS (Regularitets- og DriftsstatistikSystem) i elektronisk form på følgende parametre:

- Første køreplansdato
- Tognummer
- Stationskode
- Meldingstype (ind-, og ud-, eller gennemkørende)
- Plantid
- Planafvigelse
- Produkt (togkategori)
- Meldingskategori (forventet, konstateret eller aflyst)
- Data der anvendes til publikumsvendt information

Operatøren får adgang (brugernavn og password) til RDS-systemet og til Datavarehuset gældende for alle tog, hvor operatøren er operatør, enten alene eller i samarbejde med en anden jernbanevirksomhed.

Operatøren kan benytte de modtagne data til sine egne og sine samarbejdspartneres formål.

Operatøren har adgang til at benytte data fra Banedanmark fjernstyring til brug for operatørens trafikinformationssystem.

#### 2.2.6. Infrastruktur- og produktionsdata

Parterne skal udveksle data i henhold til **bilag 3**.

#### 2.2.7. Renholdelse og snerydning på stationerne og klargøringsdepoterne

På arealer på og omkring stationerne, der tilhører Banedanmark, foretager Banedanmark indenfor de budgetmæssige rammer almindelig renholdelse, herunder af trapper, perroner, elevatorer, overgange mellem perroner, samt på sporarealer, stier og pladser samt græsarealer. Banedanmark foretager arealpleje, herunder bekæmpelse af ukrudt, beskæring, græsslåning.

På arealer der tilhører Banedanmark, foretager Banedanmark, inden for de budgetmæssige rammer, vintertjeneste, herunder snerydning og saltning af perronarealer, adgangssteder, fortovsarealer, trapper, tunneller og stibroer. Såfremt der sker ændringer i ejerrettighederne, vil spørgsmålet om operatørens brug af faciliteterne, herunder betaling for brugen heraf, være genstand for fornyet behandling.

Kvaliteten af de af Banedanmarks arealer, hvor operatørens kunder og medarbejdere færdes, er nærmere beskrevet i **bilag 4**.

#### 2.2.8. Vedligeholdelse på stationerne

Banedanmark har samtlige vedligeholdelsesforpligtelser vedrørende de faciliteter, der ved kontraktens indgåelse er omfattet af Banedanmarks ejerrettigheder. Såfremt der sker ændringer i ejerrettighederne, vil spørgsmålet om operatørens brug af faciliteterne, herunder betaling for brugen heraf, være genstand for fornyet behandling.

Kvaliteten af de af Banedanmarks arealer, hvor operatørens kunder og medarbejdere færdes, er nærmere beskrevet i **bilag 4**.

#### 2.2.9. Trafikinformation til passagerer

Banedanmark leverer visuel og auditiv trafikinformation til passagererne (det vil sige som højttalermeddelelse på stationer og i tog samt ved hjælp af monitører og togviserskilte på perroner) i det omfang medierne til levering af denne information er til rådighed på Banedanmarks arealer. Levering af trafikinformation til passagerer følger principperne som beskrevet i **bilag 5**.

#### 2.2.10. El og vand til klargøring

Banedanmark leverer elektricitet og vand til klargøring samt strøm til hensatte togsæt. Betaling sker i henhold til denne kontrakt § 8.

### **2.3. Tillægsydelser**

Udover de i § 2.2. nævnte basisydelser kan Banedanmark stille en række tillægsydelser til rådighed for operatøren. De ydelser og faciliteter, der eksisterer på tidspunktet for kontraktens indgåelse, stilles til rådighed på lige og ikke-diskriminerende vilkår for operatørerne.

Tillægsydelse leveres kun i det omfang det er aftalt mellem parterne og i det omfang Banedanmark har mulighed for at stille disse til rådighed.

Tillægsydelser optages som skriftlige tillæg til nærværende operatørkontrakt. Samtlige tillæg bortfalder samtidig med ophøret af nærværende operatørkontrakt. Betaling sker i henhold til denne kontrakts § 8.

Se Banedanmarks Netredegelse for nærmere beskrivelse af de tillægsydelser, der stilles til rådighed.

### **§ 3. Uheld**

#### **3.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat med videre**

Operatøren skal sikre, at denne til enhver tid har gyldig tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og til kørsel på de af Banedanmark til operatøren tildelte kanaler på statens jernbaner, herunder licens udstedt af Trafikstyrelsen eller andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler, samt sikkerhedscertificering udstedt af Trafikstyrelsen.

Banedanmark skal sikre, at denne har den påkrævede tilladelse og sikkerhedscertificering som infrastrukturforvalter. Endvidere tilsikrer Banedanmark, at de for afviklingen af jernbanevirksomheden nødvendige anlæg og installationer tilhørende Banedanmark til stadighed som minimum svarer til de fastsatte og godkendte normer og til de for benyttelsen udgivne bestemmelser således, at nævnte afvikling kan ske uden uheld og forsinkelser.

#### **3.2. Uheld.**

Ved uheld gælder for alarmering, afhjælpning, underretning, undersøgelser og rapportering bestemmelserne i Banedanmarks Uhedsreglement (UR), samt anvendelse af SYNERGI-systemet. Hjælpevognsberedskab kan stilles til rådighed for operatøren, jævnfør § 2.3.

#### **3.3. Dispositionsbeføjelser**

Banedanmark kan i forbindelse med tognedbrud, havari, ulykker eller andre lignende forhold foretage de for situationen nødvendige dispositioner blandt andet til afhjælpning for, at driften kan normaliseres, herunder efter forudgående orientering at disponere over operatørens ressourcer.

### **§ 4. Infrastrukturarbejder**

#### **4.1. Almindelig vedligeholdelse og arbejder**

Banedanmark planlægger og gennemfører infrastrukturarbejder. Banedanmark underretter løbende operatøren om planlagte anlægs- fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, når Banedanmark har fået kendskab hertil. Visse infrastrukturarbejder fremgår af Banedanmarks til enhver tid gældende Netredegelse. Ved infrastrukturarbejder forstås alle arbejder, som kan påvirke trafikafviklingen.

Projekter såsom udbygning, opgradering, fornyelse samt den overordnede vedligeholdelse af jernbanen, planlægges og besluttet indenfor rammerne af den til enhver tid gældende plan for jernbanenettet eller den specifikke anlægslov.

Forud for endelig fastlæggelse af, hvilket kalenderår de enkelte infrastrukturarbejder skal udføres i, finder der efter behov, dog mindst 4 gange om året, en dialog sted med operatøren. Forud for denne er operatøren informeret om, hvilke planlagte arbejder, omfang, trafikale konsekvenser samt konsekvenser af en evt. tidsmæssig forskydning.

For varsling og inddragelse af operatøren gælder nedenstående terminer:

Tidspunkt i forhold til infrastrukturarbejderne	Detaljeringsniveau	Samarbejde Banedanmark og operatøren
For store projekter gælder: Tidligst muligt, dog senest 14 måneder før køreplansperiodens start.	Prioriterede projekter anmeldes via Netredegørelsen. Langtids La-oplysninger skal anmeldes tidligst muligt på strækning og med forslag til køreplansperiode.	På fælles planlægningsmøder fremlægges Banedanmarks forslag til overordnet udførelsesperiode og type af spærring.
For store projekter gælder: Tidligst muligt, dog senest 10 måneder før køreplansperiodens start. Varsel gives på chef/leder-niveau	Udover de angivne forhold i 14-månedersvarsel, detaljeres oplysningerne yderligere.	På fælles planlægningsmøder fremlægges Banedanmarks forslag til udførelsesperiode (f.eks. første kvartal, sommerferieperioden etc.). Spærringstype er lagt fast i samarbejde med operatøren og Banedanmark. Overordnet tidsforbrug angives i uger. Forventet antal kanaler til rådighed aftales.
For store projekter gælder: Senest 7 måneder før køre-plansperiodens start. Varsel gives på planlægnings/team-niveau.	Udover de angivne forhold i 10-månedersvarsel, detaljeres oplysningerne yderligere.	I samarbejde med operatøren fastlægges tidsforbruget inkl. Eventuelle forberedende arbejder. Dato for udførelse aftales. Banedanmark tildeler kanaler til operatøren i forhold til det beregnede og aftalte imellem operatøren og Banedanmark.
For større projekter gælder: Senest 4 mdr. før projektet starter (dog 9 uger før ved vedligeholdelsesprojekter)	La-oplysning anmeldes på del-strækning og datoer for alle øvrige kendte og planlagte projekter.	I samarbejde med operatøren fastlægges hvert enkelt projekt på strækning, datoer samt spærringstider.
7 uger før projektet starter	Alle La-oplysninger fastlagt i detaljer og anmeldt.	I samarbejde med operatøren fastlægges hvert enkelt projekt i detaljer.

### Definitioner

- Store projekter, er projekter der kræver spærning i døgndrift, som ikke kan afvikles ved weekendspærring eller lignende.



- Større projekter, er projekter der kræver sporspærring i døgndrift, svarende til weekendspærringer eller lignende.
- Mindre projekter, er projekter som kræver sporspærring, svarende til mindre behov end døgnspærring eller lignende.

Banedanmark udarbejder løbende en opdateret oversigt over samtlige sporarbejder med angivelse af tid, sted og status for det pågældende sporarbejde. Oversigten er tilgængelig for operatøren.

Alle arbejder, der kan forventes at have trafikale konsekvenser, planlægges i tæt dialog med operatøren. Dialogen skal også indeholde overvejelser om fastlæggelse af metodevalg, supplerende beredskab, testkørsler samt risikovurdering.

I tilfælde hvor operatøren har særlige ønsker, som medfører behov for gennemførelse af infrastrukturarbejder i indeværende køreplan, vil Banedanmark principielt være imødekommende overfor sådanne ønsker. Planlægningen foretages i tæt samarbejde med operatøren med skyldig hensyntagen til trafikale følgepåvirkninger. Der indgås separat aftale for hvert sporarbejde.

I det omfang operatøren ønsker at udføre infrastrukturprojekter på Banedanmarks område og teknik, skal der indhentes forudgående skriftlig aftale med Banedanmark herom. I forbindelse med færdiggørelse af sådanne infrastrukturprojekter, blandt andet på grundlag af, at operatøren har opnået relevante myndighedsgodkendelser, udarbejdes en overenskomst om ejerforhold, adgangsforhold, vedligeholdelses- og teknisk systemansvar m.m.

#### **4.2 Beredskabsplaner i forbindelse med infrastrukturarbejder**

I forbindelse med planlægning og udførelse af infrastrukturarbejder skal Banedanmark og operatøren samarbejde med henblik på, at få identificeret de kritiske faser af arbejdsperioden. Disse faser skal behandles med henblik på at få beskrevet:

- Hvad årsagen er til bekymringen?
- Hvilken indflydelse det vil få på trafikken, hvis bekymringen realiseres?
- Hvordan operatøren og Banedanmark kan afhjælpe den givne situation, hvis den skulle opstå? Her tænkes både på trafikafviklingen, men også på håndtering af passagerer der ”kommer i klemme”

Planerne skal bl.a. beskrive behovet for ekstraordinær trafikinformation til passagerer i forbindelse med infrastrukturarbejdet. Planerne skal desuden beskrive ressourcebehov til sikring af beredskab samt muligheden for at indhente yderligere ressource indenfor kort tid.

#### **4.3 Varsling af operatøren ved risiko for overskridelse af tidsfrist**

Såfremt Banedanmark under gennemførelse af infrastrukturarbejder vurderer, at der er risiko for, at de aftalte tidsfrister for arbejdets afslutning ikke kan overholdes, skal operatøren straks og uden ugrundet ophold underrettes herom.

Aktive beslutninger om at overskride tidsfrister for arbejdets afslutning og deraf følgende påvirkning af trafikafviklingen vil så vidt muligt kun ske efter aftale med operatøren.

#### **4.4 Uopsættelige arbejder**

Når Banedanmark på tidspunkter, hvor operatøren har fået tildelt kanaler, skal udføre arbejder, som på grund af deres karakter, herunder sikkerhedsmæssige forhold, miljømæssige forhold med videre, er uopsættelige, skal Banedanmark så tidligt som muligt skriftlig meddele operatøren tidspunktet for og de forventede kapacitetsmæssige konsekvenser af sådanne arbejder.

#### **4.5 Erstatningsbefordring**

Erstatningsbefordring bestilles og betales af operatøren, alternativt Trafikstyrelsen efter de retningslinjer der er beskrevet i kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen.

### **§ 5. Materiel og bemanning**

#### **5.1. Materiel**

Banedanmark 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 Banedanmark have udstedt fornyet overensstemmelseserklæring, før materiellet tages i brug.

Operatøren indestår for, at der til stadighed kun anvendes materiel, hvortil der af Banedanmark er udstedt overensstemmelseserklæring og af Trafikstyrelsen 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. Som godkendt materiel medregnes materiel der opfylder reglerne i UIC-KODEX 505-1 og er mærket med henholdsvis RIV (for godsvogne) eller RIC (for personvogne) eller efter særlige aftaler overtages fra fremmede baner.

Operatøren skal indestå for, at eventuelle mobile ATC-anlæg er monteret med den til enhver tid gyldige software.

Operatøren er forpligtiget til at forsyne el-traktionsenhederne med elektricitetsmåler med integreret GPS (EMU) af typen WebRTU Z1 Rail. Banedanmark har til enhver tid ret til at kontrollere el-måleren. Den fysiske levering af kørestrøm tilpasses operatørens reelle forbrug, således at operatøren frit kan variere el-forbruget time for time over døgnet og således at operatøren kun betaler for den faktisk tilførte kørestrøm. Det aflæste forbrug korrigeres af Banedanmark under hensyntagen til nettabet i køreledningsnettet med en faktor svarende til det for året opgjorte faktisk konstaterede nettab i gennemsnit for samtlige kunder på Banedanmarks køreledningsnet.

Operatøren kan til udførelse af ydelserne efter denne kontrakt indgå aftale med andre operatører om leje af godkendt rullende materiel.

## **5.2. Bemanding**

Parterne indestår for, at der kun anvendes medarbejdere med de nødvendige uddannelser, der skal godkendes af Trafikstyrelsen eller anden administrativ myndighed.

## **§ 6. Samspil infrastruktur/materiel**

Banedanmark og operatøren er enige om en række krav af betydning for forholdet mellem infrastruktur og materiel. Disse krav er opdelt således:

### Banedanmarks forpligtelser:

Der er formuleret krav og forpligtelser i forhold til sporkvalitet, skinnernes overfladejævnhed, skinnehældning, referencelinier, perroner, ATC, køretråd, fritrum, hastighedsprofiler, ligesom der er formuleret krav til intern kvalitetssikring af sporkvalitet og skinnernes overfladejævnhed.

### Operatørens forpligtelser:

Der er formuleret krav og forpligtelser for vedligeholdelsestilstand af materiel (dynamisk påvirkning af sporet, hjulflader, hjulprofiler, referencelinie, ATC og strømaftager). Derudover er der vedtaget en opfølgingsprocedure ved brist i skinne- eller hjulkvaliteten.

Alle krav og forpligtelser, herunder opfølgingsprocedurer, er beskrevet i **bilag 6** om samsillet mellem infrastruktur og materiel.

## **§ 7 Disponeringsregler**

Hovedreglen er at et rettidigt tog har retten til at forblive rettidigt. Undtagelsen til denne regel er, at der foreligger forholdsregel fra en operatør (det vil sige en operatørs egne disponeringsregler for egne tog) eller at der er indgået disponeringsaftaler mellem to eller flere operatører (det vil sige flere operatørers interne aftale om disponering af deres tog indbyrdes).

I tvivlstilfælde går hovedreglen altid forud for eventuelle undtagelser. En operatørs disponeringsregler for egne tog eller disponeringsaftaler indgået med andre operatører, skal altid forudgående skriftligt godkendes af Banedanmark.

Banedanmark kan til enhver tid tilsidesætte disponeringsregler, herunder aftaler indgået mellem to operatører, såfremt dette er nødvendigt af driftsmæssige hensyn eller lignende.

Banedanmark vil løbende udvikle og præcisere disponeringsreglerne.

## **§ 8 Dispositionsbeføjelser**

Banedanmark kan i forbindelse med tognedbrud, havari, ulykker eller andre lignende forhold foretage de for situationen nødvendige dispositioner, blandt andet til afhjælpning for at driften kan normaliseres og til efterfølgende oprydning, herunder disponere over operatørens ressourcer.

## **§ 9. Miljø**

### **9.1. 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.

Banedanmark indestår for, at leverancen af infrastrukturydelser omfattet af nærværende kontrakt udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende miljømæssige normer.

### **9.2. Miljøvilkår og kanaltildeling**

Miljøvilkårene og deres overholdelse har ikke betydning for, om operatøren tildeles eller fratages kanaler.

### **9.3. Afværgeforanstaltninger**

Med det formål at genoprette driften kan Banedanmark 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. Såfremt Banedanmark finder det ansvarligt kan operatøren efter aftale helt eller delvist overtage ansvaret for udførelsen af disse foranstaltninger.

## **§ 10. Betaling af ydelser**

### **10.1. Basisydelser**

For basisydelser i henhold til § 2.2. (eksklusive § 2.2.10, el og vand til klargøring – se § 8.4) skal operatøren betale baneafgifter til Banedanmark i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bekendtgørelse om baneafgifter og om miljøtilskud til godstransport på jernbane.

### **10.2. Tillægsydelser**

For tillægsydelser i henhold til § 2.3. skal operatøren betale efter aftale.

### **10.3. Opgørelsesmetode**

De kilometerbaserede baneafgifter:

Der betales kilometerafgift efter den realiserede produktion. Den realiserede produktion består af planlagt produktion, beregnet efter gældende tjenestekøreplan, efterreguleret med af- og tillysninger, beregnet efter oplysninger fra Banedanmarks produktionsdatabase (P-base).

I forbindelse med aflysninger tager Banedanmark højde for afbestillingstidspunktet jævnfør bekendtgørelse om satser for baneafgifter § 4, stk. 3.

#### **10.4 Betaling for el og vand til klargøring**

Elektricitet og vand til klargøring på anlæg ejet af Banedanmark kan efter aftale leveres af Banedanmark mod betaling hver måned efter forbrug. Såfremt operatøren forbruger el eller vand til klargøring på anlæg ejet af Banedanmark, skal forbruget oplyses til Banedanmark.

#### **§ 11. Bod/bonus**

Mellem parterne er der indgået aftale om Bod/Bonussystem. Principperne ved opgørelse af bod/bonus fremgår af **Bilag 7**.

#### **§ 12. Forsikring**

Operatøren tegner lovpligtig ansvarsforsikring.

Banedanmark er omfattet af statens selvforsikringsordning.

#### **§ 13. Erstatningsansvar**

For person- og tingsskader, som parterne måtte tilføje hinanden, er parterne kun ansvarlige i det omfang, skaderne skyldes fejl eller uagtsomhed fra den skadeforvoldende parts side, og i øvrigt efter dansk rets almindelige regler.

Ingen af parterne har i noget tilfælde krav på erstatning for avancetab, driftstab, udgifter til erstatningsbefordring eller andet indirekte tab, idet sådanne tab anses for dækket af kontraktens bod-/bonussystem.

Såfremt en af parterne ifalder erstatningsansvar for skader på tredjemand, har parten regres over for den anden part i det omfang, denne ved fejl eller uagtsomhed har pådraget sig et medansvar for skaden. Angående operatørens ret til regres henvises til lov om jernbane § 16.

#### **§ 14. Misligholdelse**

I tilfælde af misligholdelse gælder dansk rets almindelige misligholdelsesbeføjelser.

#### **§ 15. Force Majeure**

Hverken Banedanmark 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.

## **§ 16. Samarbejde**

### **16.1. Oplysninger og samarbejde**

Med henblik på formidling af det fornødne samarbejde mellem Banedanmark og operatøren kan der nedsættes samarbejdsudvalg, hvortil hver af parterne udpeger kontaktpersoner. Hver af parterne afgør selv, hvem der skal deltage i samarbejdsudvalget.

### **16.2. Adgang**

Operatøren og Banedanmark skal endvidere give hinanden adgang til materiel, anlæg med videre, når det er påkrævet i forbindelse med parternes virksomhed.

### **16.3 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.

### **16.4. Tavshedsforpligtelse**

Parterne og deres ansatte har tavshedspligt med enhver viden og oplysning, som måtte komme i deres besiddelse, om den anden parts kommercielle og tekniske forhold og ekspertise, kundekreds, samarbejdspartnere, underleverandører etc.

Tavshedspligten påhviler også parterne efter kontraktens ophør uanset årsagen hertil.

## **§ 17. Overdragelse**

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

Operatøren er berettiget til at benytte underleverandører.

I det omfang operatøren anvender underleverandører, hæfter operatøren for disse underleverandører og disses ydelser, i relation til eventuelle krav fra Banedanmark, på ganske samme måde som for sine egne forhold.

## **§ 18. Ikrafttræden og ophør**

Formuleres ved aftaleindgåelse

## **§ 19. Tvister**

### **19.1 Forhandling og mægling**

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret. Såfremt der opstår en uoverensstemmelse i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten.

Såfremt der ikke 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.

### **19.2 Voldgift**

Ethvert spørgsmål om fortolkning eller opfyldelse af denne kontrakt, som ikke kan ordnes i mindelighed mellem parterne efter § 17.1, henvises til voldgift.

Den part, som ønsker voldgift, udpeger en voldgiftsmand og opfordrer den anden part til inden 14 dage at udpege sin voldgiftsmand. Sker dette ikke, udpeges han af præsidenten for Østre Landsret.

De udpegede voldgiftsmænd udpeger i forening en formand for voldgiftsretten. Kan voldgiftsmændene ikke enes om valget af formand, udpeges denne af præsidenten for Østre Landsret.

Voldgiftsretten fastsætter selv regler for sin behandling af sagen i overensstemmelse med sædvanlige retsplejeprincipper.

Voldgiftsrettens sæde skal være i København.

Voldgiftsretten skal træffe sin afgørelse på grundlag af danske retsregler.

oooOOOooo

Nærværende kontrakt er underskrevet i to eksemplarer, hvoraf et eksemplar er udleveret til Banedanmark og et eksemplar er udleveret til operatøren.

Dato:  
For Banedanmark:

Dato:  
For operatøren:

---

---



## **Bilag 1 Tekniske og trafikale forskrifter**

Banedanmark stiller følgende fornødne tekniske og trafikale forskrifter til rådighed for operatøren i elektronisk form. Derudover leveres et antal i papirform. Operatøren oplyser behov:

xx stk. ATC-instruks  
xx stk. AML (Akselafstand, akseltryk, metervægt og læsseprofil)  
xx stk. SIN Ø/V (Sikkerhedsinstruks)  
xx stk. SR (Sikkerhedsreglement)  
xx stk. TIB Ø/V (Tjenestekøreplanens indledende bemærkninger Øst/Vest)  
xx stk. UR (Uheldsreglement)  
xx stk. VI (Vinterinstruks)  
xx stk. "Pas på på banen"

Operatøren modtager rettelsesblade til disse forskrifter i det angivne antal eksemplarer.

Banedanmark leverer disse forskrifter og rettelsesblade til forskrifter på ét sted til operatøren, dog undtagen LA, på en af operatøren valgt postadresse i Danmark. Operatøren er ansvarlig for den videre distribution i operatørens organisation.

[adresse + e-mail]

Operatøren kan som tillægsydelse og mod betaling rekvirere yderligere eksemplarer af disse forskrifter. Operatøren kan ligeledes som tillægsydelse rekvirere yderligere materialer, udover de nævnte fornødne tekniske forskrifter, fra Banedanmark mod betaling af materiale og forsendelse.

### **Tjenestekøreplaner**

Banedanmark leverer endvidere som basisydelse i henhold til kontraktens § 2.2.2. på ovennævnte adresse i alt 20 stk. TKV (Tjenestekøreplan Vest).

## **Bilag 2 Regularitet og rettidighed**

### **Kvalitet**

Kvalitet på jernbanenettet i forhold til denne kontrakt opgør Banedanmark på baggrund af RDS-registreringer af trafik med tog tilhørende operatøren.

### **Registreringsstationer**

Følgende er udvalgt som registreringsstationer til brug for opgørelse af regularitet og rettidighed:

- Århus
- Langå
- Viborg
- Struer
- Thisted
- Holstebro
- Skjern
- Herning
- Ringkøbing
- Tønder
- Ribe
- Esbjerg
- Bramming
- Varde
- Silkeborg
- Skanderborg
- (Niebüll, Tyskland)

I kontrakten mellem operatøren og Trafikministeriet findes option for kørsel på strækningen mellem Tønder og Niebüll. Kaldes denne option vil Niebüll station indgå som registreringsstation ved beregning af produktregularitet og rettidighed.

Det skal bemærkes, at registreringer af togtrafikken i Niebüll ikke foretages af Banedanmark, men af den tyske infrastrukturforvalter. Banedanmark er derfor ikke ansvarlig i forhold til tilvejebringelsen og kvaliteten af data.

Ved beregning af kanalregularitet, der er Banedanmarks leverancer overfor operatøren, indgår Niebüll ikke som registreringsstation.

Såfremt operatøren og Banedanmark er enig herom, kan der træffes aftale om andre registreringsstationer.

### **Kanalregularitet**

Kanalregulariteten udtrykker antallet af kanaler som Banedanmark, til tiden, stiller til rådighed for operatøren. Kanalregulariteten er dermed et udtryk for kvaliteten af Banedanmarks leverance overfor operatøren.

Metode og krav til kanalregularitet aftales mellem operatøren og Banedanmark.

I forbindelse med kanalregularitet kan der indgås en særlig aftale om en bod/bonus ordning mellem operatøren og Banedanmark efter principperne som er beskrevet i nærværende kontrakts bilag 7.

Såfremt operatøren og Banedanmark er enig herom, kan der i kontraktperioden træffes aftale om ændring af beregningsmetode for kanalregularitet.

### **Ydelser og data der leveres til operatøren**

I bilag 8 i kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen er der defineret flere begreber, som omhandler trafikkenes rettidighed, jævnfør nærværende kontrakts bilag 2b.

Krav i forhold til rettidighed er en sag mellem operatøren og Trafikstyrelsen.

#### Banedanmark leverer følgende ydelser i forhold til opgørelse af disse begreber

- Beregning af "Aflyste ankomster operatør" samt de data der ligger til grund for beregningen
- Beregning af "Rettidighed operatør" samt de data der ligger til grund for beregningen
- Beregning af "Produktregularitet" samt de data, der ligger til grund for beregningen

#### Derudover levere Banedanmark følgende ydelser

- Antal påvirkede tog i alt fordelt på ansvar
  - Banedanmark (eksklusiv øvrige operatører)
  - Operatøren
  - Øvrige operatører
  - Udefrakommende hændelser
- Liste over hændelser som har ført til påvirkede tog, som operatøren er ansvarlig for, fordelt på årsagsgrupper

Ovenstående oplysningerne opgøres pr. måned med mindre andet aftales. Ovenstående oplysninger sendes altid elektronisk til operatøren senest 6. arbejdsdag i følgende måned.

### **Ydelser og data der leveres til Banedanmark**

Operatøren bør levere følgende ydelse i forhold til opgørelsen af rettidighed:

Operatøren skal så vidt muligt varsle Banedanmark om ændringer i normalkøreplanen senest 7 døgn før planlagt afgang fra togets udgangsstation. Er ændringer i normalkøreplanen ikke varslet til Banedanmark senest 7 døgn før planlagt afgang fra togets udgangsstation, kan det medføre at ændringerne indgår som forsinkelser og/eller aflysninger i beregningen af rettidighed (jævnfør kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen). Ansvar for forsinkelser og/eller aflysninger henføres da på normal vis til den part, som forårsager ændringerne.

## **Bilag 2A Retningslinier for anvendelse af RDS Årsagskoder**

### **Banedanmarks rolle (DRIFT)**

Når der opstår en hændelse, oprettes straks en driftsrapport, eller hændelsen knyttes til en anden driftsrapport.

### **Generelt**

Der oprettes en driftsrapport ved anvendelse af den aktuelle hovedkode.

Den kode, som påføres driftsrapporten, skal betegne årsagen til den største af eventuelt flere årsager til den samlede hændelse. Ved 50/50 % fordeling af den samlede hændelse, er det den udløsende andel der genererer årsagskoden.

Når hovedkoden er indtastet, gives mulighed for valg af ansvarlig enhed. Førstehåndsoplysninger skrives i tekstfeltet og oplysninger om litra- og materielnummer på køretøjer gives i det omfang, det er kendt. Både ved faste og mobile ATC-fejl udvises særlig omhu for at registrere disse oplysninger.

Banedanmark har ansvaret for tilknytning af alle afledte hændelser samt en umiddelbar beskrivelse af hændelsen/fejllårsagen.

Ansvar for en hændelse kan enten placeres i Banedanmark, hos en operatør eller ved eksterne forhold ved anvendelse af hovedkoder.

### **De enkelte forhold**

#### **Banedanmark**

For forhold, som kan henføres til Banedanmark og eksterne forhold, foretages den nødvendige opfølgning og anvendelse af detailkoder.

#### **Operatøren**

For forhold, som kan henføres til operatørforhold, anvendes pågældende hovedårsagskode samt en førstehåndsoplysning i tekstfeltet. Driftsrapporten videresendes derefter automatisk til pågældende operatør eller operatørenhed.

#### **Operatørens rolle**

Når der oprettes en driftsrapport, hvor hændelsens årsag kan henføres til en operatør, videresendes denne til en nærmere defineret organisatorisk enhed ved pågældende operatør. Operatører som selv har adgang til RDS foretager detaljeret opfølgning i egen virksomhed og påfører driftsrapporten den aktuelle detailkode samt nærmere beskrivelse af hændelsen herunder også oplysninger om litra- og materielnummer på impliceret materiel, såfremt dette mangler. Specielt i forbindelse med periodiske mobile ATC-fejl er en opfølgningsbeskrivelse væsentlig, både hvad angår hvornår materiel evt. planlægges at blive taget ud af drift og hvorvidt der er lokaliseret fejl på materiel.

Ansvar for en hændelse kan placeres i egen virksomhed efter særligt aftalte interne retningslinier.

Flytning af ansvar fra en operatør til Banedanmark/eksterne forhold samt annullering af driftsrapporter kan kun ske ved henvendelse til de nedenfor anførte afdelinger:

- I øjeblikssituationer: operatørens driftsledelse henvender sig til Banedanmarks
- opfølgningsfunktion
- Rettelser i toghistorik eller ved tvister: operatørens opfølgning henvender sig til Banedanmark, Driftsopfølgning

## **Bilag 2b Trafikkens rettidighed, uddrag af Trafikstyrelsens kontrakt, bilag 8. Servicemål**

Nærværende bilag er et uddrag af bilag 8 i kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen. Bestemmelserne i Trafikstyrelsens Bilag 8 har til enhver tid forrang frem for nærværende bilag 2b. Operatøren har ansvaret for at ændringer i forhold til bilag 8 i kontrakten mellem operatøren og Trafikstyrelsen fremsendes til Banedanmark.

### **Indledning**

Tilskuddet er genstand for regulering på baggrund af trafikken rettidighed i form af bonus eller bod ved følgende:

- Bonus og bod for *Rettidighed operatør*
- Bod for *Aflyste ankomster operatør*
- Driftstartsbonus for *Rettidighed operatør* i driftsperiodens første tre måneder under forudsætning af rettidig driftsstart

### **Definitioner:**

*Rettidighed operatør* er procentdelen af *Togtrafik planlagt*, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger, der overvejende skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig. *Rettidighed operatør* afhænger endvidere af operatørens og Banedanmarks evne til at genoprette trafikken hurtigst muligt uanset hvem, der er ansvarlig for forstyrrelser i trafikken. Ved beregning af *Rettidighed operatør* defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 5,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

*Aflyste ankomster operatør* er antallet af urettidigt varslede aflyste ankomster på registreringsstationerne, som henføres til hændelser der overvejende skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig.

Begrebet overvejende definerer ansvarsplacering i forbindelse med beregning af rettidighed og for eventuel indførelse af særkøreplaner. Hvis flere parter har delt ansvar for samme hændelse eller flere hændelser, der fører til reduceret rettidighed og eventuelt til indførelse af særkøreplan har den part, der bærer den største del af det samlede ansvar, det "overvejende" ansvar/skyld for hændelsen/hændelserne og må bære 100 % af konsekvensen af hændelsen/hændelserne bl.a. ud fra en betragtning om, at det i det lange løb vil gå lige op mellem de forskellige parter på banen.

### **Hyppeghed for regulering for af bonus og bod for *Rettidighed operatør***

*Rettidighed operatør* beregnes pr. kalendermåned. Bonus og bod for *Rettidighed operatør* opgøres ligeledes pr. kalendermåned. Trafikstyrelsens regulering af tilskuddet for bonus eller bod sker kvartalsvist på basis af de foregående 3 kalendermåneders opgjorte bonus og bod for *Rettidighed operatør*.

### **Hyppeghed for regulering for bod for *Aflyste ankomster operatør***

*Aflyste ankomster operatør* opgøres pr. kalendermåned. Bod for *Aflyste ankomster operatør* opgøres ligeledes pr. kalendermåned. Trafikstyrelsens regulering af

tilskuddet for bod for *Aflyste ankomster operatør* sker kvartalsvist på basis af de foregående 3 kalendermåneders opgjorte bod for *Aflyste ankomster operatør*.

### **Registrering af rettidighed**

Der skelnes mellem aflyste og forsinkede tog og aflyste og forsinkede ankomster.

Hvis der opstår en hændelse, som forsinket et tog med 5,00 minutter eller derover eller som gør, at et tog må tages ud af drift, udarbejder Banedanmark en driftsrapport med oplysninger om bl.a. sted, forsinkelse, følgeforsinkelser og årsag til forsinkelse eller aflysning. Det pågældende tog kaldes et forsinket tog henholdsvis aflyst tog. Registreringen foretages ved den førstkomende station efter at forsinkelsen eller aflysningen er indtruffet.

Banedanmark afgør ud fra disse oplysninger, hvem der er ansvarlig for hvert enkelt forsinket eller aflyst tog.

Banedanmarks afgørelser lægges til grund for beregning af *Rettidighed operatør* og opgørelse af *Aflyste ankomster operatør*.

-Operatøren er forpligtet til at respektere Banedanmarks afgørelser.

-Operatøren skal acceptere Banedanmarks anvendte princip for ansvarsallokering i forbindelse med opgørelse af rettidighed.

Banedanmark registrerer hvert enkelt togs ankomsttidspunkt, når det ankommer til en af Banedanmarks registreringsstationer. Derved registreres for alle ankomster på alle registreringsstationer, om der er tale om en forsinket ankomst, en rettidig ankomst eller en aflyst ankomst.

Der vil således i praksis altid være flere forsinkede ankomster end forsinkede tog, idet et forsinket tog kan lede til flere forsinkede ankomster. Der er dog ingen registrering af sammenhængen mellem forsinkede tog og forsinkede ankomster.

Banedanmarks registreringsstationer er følgende:

- Århus
- Langå
- Viborg
- Struer
- Thisted
- Holstebro
- Skjern
- Herning
- Ringkøbing
- Tønder
- Ribe
- Esbjerg
- Bramming
- Varde
- Silkeborg
- Skanderborg

### **Option Tønder-Niebull**

Såfremt optionen på trafikering af Tønder-Niebull kaldes, vil Niebull også være en registreringsstation.

Registreringer af togtrafikken i Niebull foretages ikke af Banedanmark, men af den tyske infrastrukturforvalter.<sup>1</sup>

### **Varsling af ændringer i normalkøreplanen**

Såfremt varslinger om ændringer i normalkøreplanen ikke finder sted som beskrevet i [Trafikstyrelsens] Bilag 2, pkt. 5.1.1, (Særkøreplaner skal offentliggøres senest 7 dage før ikrafttræden), vil ændringerne i normalkøreplanen indgå som forsinkelser og/eller aflysninger i opgørelsen af *Rettidighed operatør* og opgørelsen af *Aflyste ankomster operatør*.

Operatøren er forpligtet til på forlangende at kunne godtgøre overfor Trafikstyrelsen, at kravet til rettidig varsling er opfyldt.

### **Opgørelse af rettidighed**

#### **Beregning af Rettidighed operatør**

Nedenstående beregningsmetode lægges til grund ved opgørelse af *Rettidighed Operatør*:

*Rettidighed Operatør* beregnes af Banedanmark på baggrund af:

- Togtrafik planlagt
- Forsinkede ankomster som henføres til operatøren
- Aflyste ankomster operatør

*Togtrafik planlagt* opgøres af Banedanmark og defineres som antallet af togankomster på registreringsstationerne, ifølge tidspunkterne angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen. Erstatningstransport med andre transportformer tages ikke i betragtning i beregningen af rettidighed.

*Forsinkede ankomster som henføres til operatøren* beregnes på baggrund af:

- Forsinkede ankomster totalt
- Forsinkede tog operatør
- Forsinkede tog totalt

*Forsinkede ankomster som henføres til operatøren* findes således:

$$\begin{aligned} \text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} &= \\ \text{Forsinkede ankomster totalt} \times \frac{\text{Forsinkede tog Operatør}}{\text{Forsinkede tog totalt}} \end{aligned}$$

---

<sup>1</sup> Banedanmark er ikke ansvarlig i forhold til tilvejebringelsen og kvaliteten af data.



*Forsinkede ankomster som henføres til operatøren* bestemmes således ud fra det totale antal forsinkede ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal forsinkede tog og forsinkede tog, som henføres til hændelser, der overvejende skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* beregnes på baggrund af:

- Aflyste ankomster totalt
- Aflyste tog operatør
- Aflyste tog totalt

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* findes således:

$$\begin{aligned} \text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} &= \\ \text{Aflyste ankomster totalt} \times \frac{\text{Aflyste tog Operatør}}{\text{Aflyste tog totalt}} \end{aligned}$$

*Aflyste ankomster som henføres til operatøren* bestemmes således ud fra det totale antal aflyste ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal aflyste tog og aflyste tog, som henføres til hændelser, der overvejende skyldes forhold for hvilke operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

*Rettidighed Operatør*

*Rettidighed Operatør* beregnes således:

$$\begin{aligned} \text{Rettidighed Operatør} &= \\ 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} + \text{Aflyste ankomster Operatør}}{\text{Togtrafik Planlagt}} \end{aligned}$$

I beregningen af *Rettidighed Operatør* benyttes eksakte tal. Der foretages således ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

Regneeksempel:

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark i en given kalendermåned og danner grundlag for beregning af *Rettidighed Operatør*:

Forsinkede ankomster totalt (5,00 minutters forsinkelse eller derover) = 1.000  
Forsinkede tog totalt = 540  
Forsinkede tog operatør = 120  
Aflyste ankomster total = 150  
Aflyste tog total = 100  
Aflyste tog operatør = 20  
Togtrafik planlagt = 20.000

$$\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = 1.000 \times \frac{120}{540} = 222$$

$$\text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = 150 \times \frac{20}{100} = 30$$

Og dermed:

$$\text{Rettidighed Operatør} = 1 - \frac{222 + 30}{20.000} = 0,987 = 98,7\%$$

Regneeksempel slut.

### **Beregning af Produktregularitet**

Produktregulariteten defineres som rettidigheden af operatørens gennemførte togtrafik, hvor forsinkelser på 5,00 minutter eller mere betragtes som urettidig. Regulariteten udtrykker i % andelen af rettidige ankomster på registreringsstationerne i forhold til den samlede registrering af ankomster på de pågældende stationer.

$$\text{Produktregularitet} = 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren}}{\text{Togtrafik gennemført}}$$

hvor *Togtrafik gennemført* defineres som det faktiske antal af togankomster på registreringsstationerne.

### **Rapportering af rettidighed og produktregularitet**

Operatøren er forpligtet til at afrapportere rettidigheden og produktregulariteten til Trafikstyrelsen senest 10 arbejdsdage efter kalendermånedens slutning og operatøren står inde for rigtigheden af de oplysninger, der leveres til Trafikstyrelsen.

Produktregulariteten er ikke bod/bonus belagt.

### **Passagerrettidighed**

Såfremt andre operatører i Danmark overgår til opgørelse af 'Passagerrettidighed', dvs. ændring af måden hvorpå rettidigheden opgøres, fra rettidighed målt pr. ankommende tog til rettidighed målt pr. ankommende passager, forpligtes operatøren til at bidrage positivt til også at overgå til opgørelse af Passagerrettidighed ved en ændring af Kontrakten.<sup>2</sup>

Operatøren forpligtes til at bidrage positivt i udformningen af ændrede betingelser vedrørende krav, bonus og bod i forbindelse med beregning af *Rettidighed operatør* på basis af Passagerrettidighed.

---

<sup>2</sup> Overgang til opgørelse af Passagerrettidighed vil være en udvidelse i retning af, at der sættes fokus på antallet af forsinkede passagerer, frem for antallet af forsinkede tog og afspejle ønsket om, at regulering på baggrund af rettidighed afspejler hvor mange passagerer, som kommer rettidigt frem.

I fastsættelsen af krav, bonus og bod vil udgangspunktet være at ordningerne er økonomisk neutrale for operatøren i forhold til de nuværende ordninger.

### **Bilag 3 Almindelige forretningsbetingelser for levering af data mellem parterne**

Almindelige betingelser for koordinering og udveksling af infrastrukturdata og produktionsdata mellem Banedanmark og operatøren.

#### **Formål**

Bilaget beskriver vilkårene for parternes levering af data til hinanden samt udvekslingen af data i forbindelse med tjenestekøreplanens udarbejdelse, jævnfør "Bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet" (kanaler).

#### **Ydelserne**

Banedanmark skal levere Infrastrukturdata, som er nødvendige for operatørens planlægning og udarbejdelse af et kørselsønske. Forefindes data i elektronisk form, leveres de i denne form.

Operatøren skal levere materieldata og produktionsdata til Banedanmark, blandt andet således at Banedanmark kan optimere køreplanen til operatørens fordel.

#### **Definitioner**

Infrastrukturdata er de data, som er nødvendige for at operatøren kan udforme kørselsønsker til brug for Banedanmarks kapacitetsplanlægning.

Materieldata er de data som er nødvendige at indlægge i Banedanmarks køreplansdatabase, blandt andet af hensyn til beregning af køretider.

Produktionsdata er de data som er nødvendige for at udarbejde stationernes arbejdsplaner.

#### **Data**

Operatøren har adgang til data for alle strækninger og stationsområder, hvor denne kører eller ønsker at køre gods- eller passagertog.

Med data menes bl.a.:

- Hastighedsprofiler og kilometrerings
- Gradienter og kurver
- Perron- og sporelængder på stationer
- Oplysninger om kørestrøm på strækninger og stationer
- Oplysninger om sikkerhedssystemer (signaltyper og placering, samt positionering af linieledere og baliser på strækninger og stationer)
- Sporplaner i det format de foreligger i Banedanmark

#### **Vilkår for meddelelse af data**

Udvekslingen af de nævnte data sker i fælles interesse og sker uden beregning. I det omfang parterne skønner det nødvendigt, kan der indgås en særskilt aftale mellem Banedanmark og jernbanevirksomheden om de nærmere vilkår for levering af data.

Begge parter bærer egne udgifter til driften af sin del af systemet til dataudveksling inden for aftalte leverancer.

**Forbehold**

Der tages forbehold for midlertidige ændringer i de udleverede data samt at de nævnte data eksisterer.

## **Bilag 4 Kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter, som benyttes af operatøren**

### **Ikke kundevedte arealer**

Af hensyn til operatørens benyttelse af anlæggene og medarbejdernes arbejdsmiljø er kontraktens parter enige om at foretage en fælles gennemgang af Banedanmarks rangerarealer og øvrige områder, som benyttes af operatøren.

Følgende procedure for gennemgang og vurdering af tilstand er gældende:

### **Spor og sporskifter**

Gennemgang af spor og sporskifter på Banedanmarks rangerarealer foretages af henholdsvis én repræsentant fra Banedanmark, Spor, Strøm og Sikring samt en repræsentant for operatøren.

Sporene skal have en kvalitet, som muliggør rangering.

Gennemgang af rangerarealerne indeholder 4 kategorier:

- Spor/sporskifter anvendes ikke og kan aflåses/fjernes
- Spor/sporskifter trænger til reparation og skal repareres inden en given dato.
- Spor/sporskifter trænger til reparation og skal repareres inden næste gennemgang under forudsætning af, at der ikke i perioden er fare for restriktioner.
- Hastigheden nedsættes frem til en reparation er gennemført. Reparationen iværksættes straks medmindre andet aftales. Dog tages forbehold for leveringsvanskeligheder og bevillingsmæssig dækning. Igangsætning af opgaver følger Banedanmarks procedure vedrørende prioritering af opgaver

Vurderingen af rangerarealer foretages på de stationer hvor der registreres fejl og mangler i henhold til aftalte. Gennemgangen foretages som minimum i løbet af 3. kvartal.

Ved gennemgangen af rangerarealerne anvendes skemaet "Anmeldesskema for udbedring af fejl på rangerområder" udarbejdet af Banedanmark. På aftaleskemaet kvitterer deltagerne fra operatøren og Banedanmark for accept fra begge parter på de fra gennemgangen registrerede fejl og mangler, der skal prioriteres. Selve prioriteringen af opgaverne beslattes på Banedanmarks prioriteringsmøder.

Den mellem operatøren og Banedanmark fælles gennemgang af rangerarealer foretages som nævnt hvert år for dels at følge op på de udførte / planlagte vedligeholdelsesarbejder, og dels for løbende at følge sporkvaliteten samt om der er spor/sporskifter, der ikke er behov for mere. Registreres under gennemgangen sporfornyelsesarbejder af større omfang noteres disse af Banedanmarks medarbejder med henblik på indprioritering i de flerårige sporombygningsprogrammer.

### **Belægninger**

- Belægninger kan være alt lige fra belægningssten, fliser, kørefliser, strail, asfalt, kunststoffer, træ med skridsikker belægning, metalriste til grus.
- Belægninger bør være faste, sammenhængende og hele.
- I belægningsoverfladerne må ikke forekomme skarpe niveauforskelle på over +/- 3 cm, uden at det er tydeligt markeret.
- Dæksler til kloak, afløb eller kabelbrønde må ikke afvige i niveau i forhold til den øvrige belægning med mere end +/- 3 cm, uden det tydeligt er markeret.
- Kanter til dæksler til kloak, afløb eller kabelbrønde, må ikke være skarpe.

### **Belysning**

- Belysningen skal være i overensstemmelse med gældende regler.
- Det skal sikres, at belysningen virker fuldt ud.
- Anlægget må i øvrigt ikke være til fare for medarbejdere, f.eks. ved løsthængende ledninger eller lign.

### **Andre Forhold**

- Der må ikke forekomme genstande ved eller på adgangsvejen/ kørevejen, der kan være til fare for gående eller kørende færdsel.
- Mellem fast inventar og spor skal der være et fritrum på min. 185 cm fra nærmeste skinne.
- Ved etablering af nye anlægselementer kræves de gamle af hensyn til ryddeligheden fjernet.
- Ved anlægs- og moderniseringsarbejder på ranger- og andre arealer skal skadevolder sørge for fuld reetablering af terræn med videre.
- Adgangsveje/ køreveje samt øvrige færdselsarealer skal holdes fri for generende vegetation. Endvidere skal træer og buske langs disse færdselsårer holdes beskåret efter de gældende normer og regler.

### **Renhold**

Renholdelsens kvalitet skal være på et niveau, så det ikke er til fare eller unødige gene for operatørens personale.

### **Snerydning/glatførebekæmpelse**

Banedanmark glatførebekæmper og rydder sne på egne gang-, stiarealer og læsseveje med videre, hvor operatøren har behov herfor. Det er operatørens pligt at oplyse Banedanmark om omfang og behov for snerydning og glatførebekæmpelse på disse arealer. Tilsvarende forestår Banedanmark snerydning på Banedanmarks sporanlæg inklusive sporskifter. Der udarbejdes i 3. kvartal i fællesskab plantegning for rydningsområderne til forestående vintersæson.

### **Ukrudtsbekæmpelse**

Banedanmarks forestår ukrudtsbekæmpelse på Banedanmarks spor- og rangerarealer. På rangerarealer og sidespor må der ikke findes vegetation, der kan medføre fare for operatørens personale (snublefare). Der udarbejdes i 3. kvartal pågældende år i fællesskab plan for ukrudtsbekæmpelse.

I tilfælde, hvor der af Banedanmark vurderes at være fare for personskade, udbedres fejlene hurtigst muligt.

Prioritering og planlægning foregår i et samarbejde parterne imellem. Banedanmark har til hver en tid den endelige økonomiske disponeringsbeføjelse i

tilfælde af uoverensstemmelse mellem parterne og i relation til nævnte prioriterings- og planlægningsamarbejde.

ANMELDELSESSKEMA til brug for gennemgang af Banedanmarks rangerarealer

Gennemgang af rangerarealer i:					Dato
Spør nr:	Overflade	Belægning	Belysning	Andet	Bemærkninger
Gennemgang foretaget for operatøren af					Gennemgang foretaget for Banedanmark af
(navn)					(navn)



### **Kundevendte arealer**

For at sikre den rigtige kvalitet på kundevendte arealer, er kontraktens parter enige om følgende. Hvor parterne foretager anlægs- og moderniseringsarbejder på hinandens arealer, påhviler retableringspligten den part, som udfører opgaven:

### **Dialogstruktur**

Banedanmark, Forst & Broer, og operatøren udpeger kontaktpersoner for stationer og andre arealer. Listen over kontaktpersoner med deres mailadresse og direkte telefonnumre udveksles mellem Banedanmark og operatøren. Der føres løbende dialog mellem operatøren og Banedanmark, mellem kontaktpersonerne, om kvaliteten af rengøring og vedligeholdelse af de kundevendte arealer.

Dialogform er som hovedregel E-mail mellem kontaktpersonerne.

### **Mødestruktur**

Der holdes møder vedrørende de kundevendte arealer én gang i kvartalet mellem de af Banedanmark og operatøren udvalgte kontaktpersoner.

Banedanmark, Forst & Broer, indkalder operatøren til møderne. Banedanmark varetager opgaven som mødeleder og referent. Der foreligger en, til mødet, fastlagt dagsorden, hvoraf perronkvalitet under punkterne renhold, snerydning / glatførebekæmpelse, vedligehold af perronflader, og apterings- og belysningsforhold drøftes. I tilslutning til mødereferat udsendes den af parterne aftalte aktionsliste. Banedanmarks vedligehold af kundevendte arealer prioriteres og aftales på mødet.

Kontaktniveau mellem parterne svarer til lokalgeografisk sagsbehandlerområde i Banedanmark.

### **Evaluering af dialog og mødestruktur**

Dialog- og mødestruktur evalueres som udgangspunkt løbende mellem parterne. Evaluering foretages for hvert geografisk område. Evaluering har til formål at få afklaret og løst eventuelle problemstillinger herunder samarbejdsrelationer.

### **Renhold**

På stationer og arealer, der tilhører Banedanmark, foretager Banedanmark almindelig renhold af perroner og adgangsveje herunder også elevatorer, trapper, stier og pladser samt græsarealer. Banedanmark foretager arealpleje, herunder ukrudtsbekæmpelse, beskæring og græsslåning.

### **Snerydning / Glatførebekæmpelse**

Banedanmark orienterer operatøren om Banedanmarks overordnede mål og kvalitetskrav til glatførebekæmpelse og snerydning af de kundevendte arealer. Opgaven omfatter snerydning og glatførebekæmpelse af perronarealer, adgangsveje og stier, trapper og tunneler, hvor ansvaret påhviler Banedanmark.

Planer for udvalgte stationer kan forelægges operatøren i forbindelse med kundemøder i 3. kvartal.

I vinterperioden fra 1. november til 31. marts træffes løbende aftale mellem parterne om tidsrum for nødvendig konstant belysning af perroner og øvrige kundevendte arealer, hvor særligt vejrlig gør sig gældende.

Senest den 1. november pågældende år, underretter Banedanmark operatøren om, hvortil mangler i forbindelse med snerydning / glatførebekæmpelse, kan fejlmeldes.

### **Graffiti**

Banedanmarks generelle målsætning er, at graffiti fjernes eller overmales hurtigst muligt efter at det er konstateret, såfremt det giver anledning til sikkerhedsmæssige eller tekniske konsekvenser for jernbanedriften. Graffiti, som kan opfattes som anstødelig eller racistisk fjernes eller overmales ligeledes hurtigst muligt.

I forbindelse med enkelte kommuners ønsker om aktiv bekæmpelse af graffiti har Banedanmark indgået aftaler med disse, hvor det tillades kommunerne for egen bekostning at fjerne graffiti på Banedanmarks ejendom. En sådan aftale er betinget af, at opgaven kan udføres uden sporspærring, kørestrømsafbrydelse samt, at der anvendes metoder godkendt af Banedanmark. Aftalerne er typisk for broer og tunneler.

Hvor operatøren har særlige ønsker vedrørende fjernelse af graffiti, kan dette ske ved, at Banedanmark tillader operatøren for egen bekostning at fjerne graffiti på Banedanmarks ejendom. En sådan aftale er betinget af, at sikkerhedsregler overholdes, hvor sporspærring og kørestrømsafbrydelse er nødvendig for at udføre opgaven.

#### **Bilag 4A Særlige forhold**

Der mulighed for at udarbejde aftaler om særlige forhold. Herunder eksempelvis forhold, der vedrører distribution af gratisaviser.

## **Bilag 5 Trafikinformation**

### **Generelt**

Nedenstående fastlægger de generelle retningslinier og kvalitetsvilkår for Banedanmarks varetagelse af trafikinformationsopgaverne i forhold til operatørens kunder. Desuden er operatørens ansvar for levering af oplysninger til Banedanmark skitseret.

### **Ansvarsfordeling generelt**

Operatøren har ansvaret for, at Banedanmark får leveret togenes planlagte oprangering. Operatøren har endvidere ansvaret for, at Banedanmark underrettes i tilfælde af akutte ændringer af oprangeringen og får fremsendt udkast til tekster til monitorer og højttalere i forbindelse med planlagte ændringer.

Operatøren er ansvarlig for placering, redigering, ophæng og vedligehold af trykte informationstavler på stationer. Informationstavlerne opsættes i reklamefri informationszoner i forhallen, på vigtigste adgangsveje uden om forhal, tunnelindgange samt på stativer på perroner nærmest ind- og udgange.

Banedanmark har ansvaret for:

Drift, vedligehold og rengøring af egne monitorer og egne dynamiske visuelle informationsmedier, øvrige Banedanmark systemer samt højttalere.

Banedanmark har principielt ansvaret for følgende typer information til passagererne:

- Visuel oversigtsinformation, dvs. information om togtrafikken på stationer i det nærmeste kommende tidsrum, hvor sådant udstyr findes.
- Visuelle sporinformationer, dvs. information om førstkommende tog i et enkelt spor, hvor sådant udstyr findes.
- Højttalerinformation ved enhver ændring fra det normale.

### **Principper for trafikinformation**

Trafikinformationen til kunderne skal være

- Enkel og præcis  
Let at forstå uden jernbanefagudtryk og med præcise, tilstrækkelige anvisninger.
- Troværdig  
Informationen skal orientere om den aktuelle situation, også når der endnu ikke er truffet afgørelse om driftsafviklingen efter en opstået afvigelse.
- Ensartet  
Informationens indhold (konsekvens og årsag) skal i de forskellige medier være ens men målrettet de kunder den sendes ud til.
- Vejledende  
Med angivelse af konsekvenser for kunderne for den pågældende rejse og eventuel henvisning til videre/anden befordring.

### **Informationstyper og informationsmedier til trafikinformation**

Der anvendes både visuelle og auditive medier til trafikinformation.

## **Tilgængeligt informationsudstyr**

### **Visuel information**

Den visuelle information gives på følgende medier; afgangsmonitorer, ankomstmonitorer, formonitorer og stoppestedsmonitorer.

Nedenfor er listet, hvilket informationsudstyr, der er tilgængeligt på de enkelte stationer. Typen af informationsudstyr kan variere stationerne imellem.

#### **Århus – Langå – Struer:**

Århus: ankomst og afgangsmonitor, formonitor og Stoppestedmonitor  
Hadsten: afgangsmonitor  
Langå: afgangsmonitor, formonitor  
Viborg: afgangsmonitor  
Skive: afgangsmonitor  
Struer: ankomst og afgangsmonitor, formonitor

#### **Struer – Thisted:**

Struer: ankomst og afgangsmonitor, formonitor  
Thisted: afgangsmonitor

#### **Struer – Holstebro – Skjern:**

Struer: ankomst og afgangsmonitor, formonitor  
Holstebro: afgangsmonitor

#### **Århus – Skanderborg – Silkeborg - Herning:**

Århus: ankomst og afgangsmonitor, formonitor og stoppestedmonitor  
Viby: afgangsmonitor  
Hørning: afgangsmonitor  
Skanderborg: afgangsmonitor, formonitor  
Silkeborg: afgangsmonitor  
Herning: ankomst og afgangsmonitor, formonitor

#### **Herning – Skjern – Esbjerg:**

Herning: ankomst og afgangsmonitor, formonitor  
Ringkøbing: afgangsmonitor  
Varde: afgangsmonitor  
Esbjerg: ankomst og afgangstavle, formonitor

#### **Esbjerg – Bramming – Tønder:**

Esbjerg: ankomst og afgangstavle, formonitor  
Bramming: ankomst og afgangsmonitor, formonitor  
Ribe: afgangsmonitor

### **Højtalere**

Der er højtaler på alle stationer undtagen, Herning Messecenter.

Banedanmark har ansvaret for driften af afgangsmonitorer, ankomstmonitorer, formonitorer og stoppestedsmonitorer, højtalere og ure.

### **Ure**

Der er ure på følgende stationer: Birk Centerpark, Bjerringbro, Bramming, Esbjerg, Gjesing, Hadsten, Herning, Hinnerup, Hjerm, Holstebro, Langå, Ribe, Ringkøbing,

Ry, Silkeborg, Skanderborg, Skive, Skjern, Struer, Thisted, Tønder, Varde, Vemb, Viborg og Århus.

Banedanmark leverer endvidere følgende trafikinformation til passagererne, opdelt på rejsens etaper:

#### Før ankomst til afrejsestation

##### **Type af information:**

- Oplysninger om større planlagte trafikomlægninger som følge af infrastrukturforhold eller udefrakommende hændelser.
- Oplysninger om akut opståede større driftsforstyrrelser som følge af infrastrukturforhold eller udefrakommende hændelser.
- Oplysninger om enkeltstående forsinkelser/aflysninger som følge af infrastrukturforhold eller udefrakommende hændelser.

##### **Medier/informationskanaler, der kan benyttes:**

- Internet
- Radio/TV
- Aviser
- Pjecer/anden trykt information
- mobiltjenester

#### Under ophold på afrejsestation

##### **Type af information:**

- Visuel oversigtsinformation om den aktuelle togtrafik på stationen, hvor sådant udstyr findes.
- Visuel sporinformation for det enkelte tog om sporbenyttelse, destination/udgangsstation, standsningsmønster og forventet ankomst-/afgangstid, hvor sådant udstyr findes
- Information om eventuelle forsinkelser eller aflysninger
- Information om erstatningsbefordring hvis operatøren ønsker det.
- Andre servicemeddelelser
- Aktuel tid, hvor sådant udstyr findes

##### **Medier/informationskanaler fx:**

- Elektroniske skærme med oversigtsinformation
- Elektroniske togvisermonitorer
- Højtalere på perroner/i forhaller
- Ure

#### Under rejsen

##### **Type af information:**

- Information om pludseligt opståede driftsforstyrrelser/forsinkelser der skyldes infrastrukturforhold eller udefrakommende forhold (herunder andre operatører) og konsekvenser for rejsens planmæssige afvikling
- Forsinkelser der berører tilslutningstog

### **Informationskanaler fx:**

- Information via togets personale
- Direkte information fra RFC over togets højtalersystem

### Generelt:

Parterne kan, til enhver tid indbyrdes aftale, hvis det ønskes, at den ene part udfører informationsopgaver for den anden eller via den anden part.

Hvis operatøren frafalder, etablerer Banedanmark perroninformation i muligt omfang.

### **Ordvalg og sprogbrug for Banedanmarks trafikinformation**

#### Ordvalg

Det gælder for både elektroniske- og auditive informationsmedier at tilstræbe, at ordvalget er positivt, alternativt neutralt. Således skal ordlyden være fri for subjektive drejninger af informationsindholdet.

#### Sprog

Ved normal drift; ingen højtalerinformation

#### Ikke normal drift:

Information om tog til og fra Niebüll skal også gives på engelsk og /eller tysk på Tønder station og

Esbjerg station.

Tekster på engelsk og tysk leveres af operatøren

### **Banedanmarks Trafikinformation: Omfang, indhold og kvalitet – på stationer og perroner**

#### **Normaldrift**

Trafikinformation gives som hovedregel via dynamiske visuelle informationsmedier

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

- Afgangs/ankomsttidspunkt
- Destination/afgangsstation
- Standsningsmønster (hvor den type findes)
- Sporbenyttelse

Hvis de elektroniske informationsskærme er ude af drift, vises default-billede, idet det ikke er muligt at vise nødbilleder, når skærmene er ude af drift.

#### **Planlagte driftsændringer**

I forbindelse med større anlægs- eller udbedningsarbejder, som ventes at påvirke trafikken i større omfang, skal operatøren inddrages senest 1 måned før arbejdets igangsættelse med henblik på tilrettelæggelse og koordinering af den nødvendige trafikinformation.

Operatørens ønsker til tekster til informationsskærme og højtaler skal foreligge hos Banedanmark senest 14 dage før arbejdet igangsættes. Banedanmark forbeholder sig ret til at redigere i de fremsendte tekster, såfremt teksterne ikke passer til skærmformatet.

Herudover skal Banedanmark løbende orientere operatøren om ændringer/afvigelser i infrastrukturforhold, der kan påvirke driften. Oplysningerne skal gives, så snart situationen er kendt.

#### **Uregelmæssig drift. Forsinkelser på 3-5 minutter.**

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

Forsinkelserne på de enkelte tog, med angivelse af forsinkelse på 3 minutter, samt de informationer som er beskrevet under normaldrift.

#### **Uregelmæssig drift. Forsinkelser på $\geq 5$ minutter.**

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

Forsinkelser på de enkelte tog angivet i interval af 3 minutter, samt de informationer som er beskrevet under normaldrift.

Via højttalerne informeres om: (for forsinkelser på 5 minutter og derover)

- De enkelte togs forsinkelse
- Årsag til forsinkelsen

Højttalerinformationen gives fra ca. 3-5 minutter før planlagt afgangstid/ankomsttid og ved planlagt afgangstid.

(På stationer med telefonbetjening af højttalerne gives informationen kun ved afgangstid)

Ved forsinkelser på 20 minutter og derover gives højttalerinformationen, i muligt omfang, for hvert tog 4 gange efter følgende mønster:

Første gang ca. 3-5 minutter før planlagt afgang -/ ankomsttidspunkt,

(På stationer med telefonbetjening af højttalerne gives informationen kun ved afgangstid.)

Anden gang ved planlagt afgang -/ ankomsttidspunkt

Tredje gang når ca. halvdelen af forsinkelsestiden er gået med oplysning om hvornår toget kan forventes

Fjerde gang ca. 3-5 minutter før det faktiske afgang -/ ankomsttidspunkt

Herudover informeres der via højttalere om ændrede sporbenyttelser i forhold til det først annoncerede.

#### **Uregelmæssigheder, aflysninger/delaflysninger**

Banedanmark skal kontinuerligt sikre, at informationsskærmene viser den aktuelle trafiksituation

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

Aflysningen/delaflysningen, evt. erstatningsbefordring samt de informationer, som er beskrevet under normaldrift. "Aflyst" angives også med engelsk tekst.

Via højttalerne informeres om:

- Aflysningen/delaflysningen
  - Årsag til aflysning/delaflysning
  - Evt. alternative rejsemuligheder – hvis dette er oplyst fra operatørens driftsledelse
- Højttalerinformationen gives før planlagt afgangstidspunkt, såfremt der findes relevant erstatningstog og altid på planlagt afgangstidspunkt.

Banedanmark skal sikre, at der i situationer med aflyste og/eller delaflyste tog samt ved aflyste og efterfølgende tillyste tog, er overensstemmelse mellem de



informationer, der bliver givet på stationer, og de informationer, der leveres til Internettet (Banedanmarks hjemmeside). Informationerne skal afspejle det kørselsmønster, som kunderne vil opleve.

### **Generel højtalerinformation**

Der kan gives generel højtalerinformation på alle strækninger.

På alle strækninger kan der gives generel højtalerinformation på følgende måde, når det drejer sig om et større antal berørte tog.

Eks.:( Bramming – Tønder )

”Togene mod Tønder er forsinket mellem xx minutter og xx minutter Det næste tog mod Tønder kører til xxx station om xxx minutter Forsinkelserne skyldes – årsag angives.”

Regional fjernstyringscentral/kommandopost underretter lokomotivfører i tog, om forsinkelsens omfang, årsag og konsekvenser. Det skal ske enten via enkelt- eller fællesopkald. Endvidere kan der efter aftale gives servicemeddelelser om forbindelses tog eller bus befordring.

### **Force majeure / omfattende uorden**

Force majeure er situationer som krig eller krigslignende forhold, snestorm, bombetrusler, strømsvigt fra offentlige net etc. som er udenfor Banedanmarks eller operatørens påvirkningsmuligheder.

Når der foreligger en force majeure situation, underretter parterne gensidig hinanden for at aftale indhold i informationsgivningen.

Såvel force majeure situationer som omfattende uorden skal informationsmæssigt håndteres så optimalt for kunderne som muligt. Dette kan betyde, at der sættes nødbilleder på de elektroniske informationskærme med en beskrivende tekst af den aktuelle situation samt henvisning til højtalerinformation.

### **Nødtekster og informationsniveau**

En omfattende uordenssituation er en situation, hvor der er så omfattende uorden i trafikken, at operatøren og Banedanmark vurderer, at der er behov for radikalt at ændre på informationsniveauet. Banedanmarks medarbejdere, der varetager informationsopgaven, vurderer i den givne situation behovet for at gøre brug af nødtekster og højtalerinformation der målrettet forklarer hændelse, årsag, konsekvens og evt. alternativ transport.

### **Særlig trafikinformation**

I forbindelse med særlige lokale forhold, store arrangementer, særtog og lignende aftales informationsopgavens omfang og udførelse i hvert enkelt tilfælde.

### **Anden information**

Banedanmark forbeholder sig ret til frit at informere passagerer om trafikken og kvaliteten af trafikafviklingen via andre medier. Dette kan for eksempel ske via Banedanmarks hjemmeside eller mobiltjeneste.

### **Ressourcer**

Banedanmark og operatøren skal sikre, at der er afsat tilstrækkelige ressourcer til at gennemføre ovenstående informationsopgaver, og skal sikre gensidig orientering

om problemer med overholdelse af denne kontrakts krav, så der er mulighed for at igangsætte afhjælpende foranstaltninger.

Såfremt der opstår længerevarende ressourceproblemer, skal orienteringen endvidere omfatte beskrivelse af hvilke korrigerende handlinger der er igangsat eller planlagt igangsat.

### **Kvalitetskrav**

Der stilles følgende krav til de tekniske informationsmedier:

#### Visuelle informationssystemer:

- Informationssystemerne skal være justeret til optimal kvalitet og læsbarhed
- Der må alene vises default billede ved tekniske fejl i informationssystemet
- Ved nyetablering skal informationsskærme der ikke straks ibrugtages, afdækkes

#### Højtalere:

- Højtalersystemerne skal være indstillet og vedligeholdt på et niveau, der sikrer tilstrækkelig lydstyrke og kvalitet.

#### Fejludbedringstider, opdelt i henhold til vedligeholdelseskontrakten:

**Røde baner:** Århus – Helsingør, Øresundsbanen, Fredericia – (Lunderskov).

Fejlretning skal, være afsluttet 2 timer efter fejlmelding er foretaget. Hvis der skal foretages fejludbedring på stedet, lægges køretiden til, dog max 2 timer.

**Grønne baner:**(Århus) – Grenå, (Århus) - Aalborg, (Skanderborg) – Herning, (Vejle) – Struer, Lunderskov – Esbjerg, Lunderskov – Padborg, Odense – Svendborg, Roskilde – Kalundborg, Ringsted – Rødby Færge og (Roskilde) – Køge – Næstved. De grønne baner er baner der grænser op til de røde baner.

Fejlretning skal, være afsluttet 2 timer efter fejlmelding er foretaget. Hvis der skal foretages fejludbedring på stedet, lægges køretiden til, dog max 2 timer.

**Blå baner:** (Aalborg) – Frederikshavn, (Langå) - (Struer), (Struer) – Thisted, (Holstebro) – (Esbjerg), (Herning – Skjern, (Bramming) – Tønder, (Tinglev) – Sønderborg, (Nykøbing F) – Gedser. De blå baner er baner der grænser op til de grønne baner.

Fejl hvor alt udstyr af en slags ikke virker: Fejlretning skal være afsluttet 2 timer efter fejlmelding er foretaget. Hvis der skal foretages fejludbedring på stedet, lægges køretiden til, dog max 2 timer.

- Fejl på grupper af udstyr: Fejlretning skal være afsluttet 8 timer (indenfor normal arbejdstid = 08.00 – 16.00) efter fejlmelding er foretaget
- Fejl på enkelte udstyrsdele: Fejlretning skal være afsluttet indenfor 5 arbejdsdage (indenfor normal arbejdstid = 08.00 – 16.00).

Bemærk! Opfyldelse af fejlretningstiderne vil blive udregnet som en procent set over en given periode.

### Systematisk kontrol af informationsudstyr

Banedanmark har ansvaret for drift og vedligehold af eget informationsudstyr

Der gennemføres ugentlig kontrol af Banedanmarks informationsudstyr på samtlige stationer, hvor det er muligt, ved hjælp af operatørens personale.

Det omfatter:

- Dynamiske visuelle informationsmedier samt tilsluttede monitorer
- Højtalere og højtalersystemer
- Ure, der er styret af Banedanmark

### Ugentlig kontrol

Der foretages ugentlig kontrol på alle stationer, hvor det er muligt, ved hjælp af operatørens personale. Operatøren tager kontakt til den pågældende kommandopost for igangsættelse af prøvetekst. Alle højtalere på den enkelte station gennemgås, ligeledes gennemgås elektroniske skærme i samme moment. Findes der fejl eller mangler på højtalere eller skærme meldes dette til den pågældende kommandopost, som er ansvarlig for fejlmelding.

Fejlmelding foretages i henhold til bilag 5a

### **Måling og dokumentation**

Banedanmark kan levere, på anmodning fra operatøren, dokumentation for:

- Rådighedsfaktor (incl MTBF / MTTR - tider) for informationssystemet, gennemsnit pr. måned pr. station for de større stationer, der aftales.
- MTBF = Mean Time Between Failure (den totale middeltid mellem fejl).
- MTTR = Mean Time To Repair (middeltid for reparation), inkluderet transport og fejlsøgning
- Gennemført ugentlig kontrol af informationsudstyr.

Desuden vil der samtidig med ovenstående rapportering kunne kræves dokumentation for, i tilfælde af manglende målopfyldelse, hvor og hvornår der har været afvigelser og hvilke korrigerende/forebyggende handlinger, der er gennemført eller planlagt gennemført.

### **Opfølgning**

Der afholdes opfølgingsmøde for gennemgang af de i dette bilag beskrevne krav til trafikinformation efter behov. Det er Banedanmark, der er ansvarlig for at indkalde til disse møder.

Her udover kan der efter behov indkaldes til ad hoc opfølgingsmøder for at forbedre trafikinformationen ud fra en u hensigtsmæssig situation. Såvel Banedanmark som operatøren kan indkalde til sådanne møder

### **Investeringsplan for trafikinformation**

Banedanmark har udarbejdet en investeringsplan, for udbygning og vedligeholdelse af den infrastrukturel, der anvendes til trafikinformation.

På de i punktet **opfølgning** nævnte opfølgingsmøder omkring trafikinformationen, kan Banedanmark rapportere status i forhold til den udarbejdede plan for de kommende år.

**Dialog og udvikling**

Operatøren og Banedanmark skal opretholde en tæt dialog bl.a. med henblik på fortsat at udbygge informationskvaliteten og anvendelse af ny teknologi.

Ligeledes skal udarbejdelsen af tekst til informationsskærme og højtalertexter foregå i et samarbejde mellem operatøren og Banedanmark.

## **Bilag 5A Procedure for fejlmelding af trafikinformationssystemer**

### **Operatørens personale fejlmelder altid til nærmeste Fjernstyringscentral eller Kommandopost**

Denne procedure beskriver forretningsgangen, for Banedanmark personale, ved fejl i Banedanmarks trafikinformationssystemer og ure, der omfatter:

- Dynamisk visuelle informationsmedier samt tilsluttede monitorer
- Højtalere og højtalersystemer
- Ure, der er ejet af Banedanmark

#### Fejlmeldingsindgang for Banedanmarks informationssystemer

Alle fejlmeldinger, der vedrører ovenstående systemer, skal afgives til:

Banedanmark It, Servicedesk

Telefon: 82 34 66 66

E-mail: 16666@bane.dk

#### **Fejlmeldingsprocedure**

Fejl skal uden ugrundet ophold anmeldes til Banedanmark It, Servicedesk på en af de ovenstående fejlmeldeindgange (telefon eller e-mail).

I forbindelse med fejlmeldingen skal følgende oplyses:

- Fejlbeskrivelse (årsag, omfang, frekvens og sammenhænge)
- Udstyr og placering (station, perron m.v.)
- Kontaktperson og telefonnummer

Servicedesk sikrer herefter:

- At fejlmeldetidspunktet registreres
- At relevant fejlretningspersonale tilkaldes
- At tidspunkt for fejludbedring vurderes
- At der løbende følges op på fejlen
- At tidspunkt for fejludbedring registreres

I forbindelse med afslutning af en fejlmeldingssag modtager fejlmelder en klarmelding fra Banedanmark.

## **Bilag 6 Tekniske forhold og ydelser**

### **Banedanmarks ydelser**

#### **Grundlag.**

Sporregler altid i senest gældende version.

Godkendte Banenormer. For samspillet mellem spor og materiel er følgende Banenormer relevante:

- BN-07-01-06-00-00: "Fast afmærkning af sporets tracé";
- BN1-49-1: "Indbyrdes placering af spor og perron
- BN1-38-2: "Sporbeliggenhedskontrol og sporkvalitetsnormer".
- BN1-18-1: "Opmåling af genstande inden for profilgrænserne samt aflevering af data."
- BN2-47-1: "Rifler og bølger samt skinneslibning"
- Banenormer, der godkendes i løbet af kontraktens gyldighedsperiode.

#### **Sporkvalitet**

Sporet skal vedligeholdes i henhold til gældende Sporregler og Banenormer. For sporets overordnede kvalitet gælder, at kravene i afsnit 14.1 og 14.2 i Banenorm BN1-38-2 skal opfyldes for henholdsvis standardafvigelse (tidligere Q-tal) og punktfejl i "klasse 4"

#### **Skinnernes overfladejævnhed (rifler og bølger)**

Skinneerne skal vedligeholdes i henhold til gældende Banenorm BN2-47-1. For skinnernes overordnede kvalitet gælder, at kravene i afsnit 13 i Banenorm BN2-47-1 skal opfyldes

#### **Skinnehældning 1:40.**

Skinnehældning på Banedanmarks sporet skal løbende over en årrække overgå fra 1:20 til 1:40. Skinneerne skal ved nyanlæg, fornyelse og vedligeholdelse slibes til hældning 1:40 på toppen at skinnen, som angivet i afsnit 12 i Banenorm BN2-47-1.

#### **Referencelinie og perroner**

Minimumskravene i henhold til gældende regler skal til enhver tid være opfyldt, med mindre der foreligger dispensationer herfra. Minimumskrav til referencelinier findes i ny Banenorm BN1-74-1, der endnu ikke er godkendt og pt. kun foreligger som internt arbejdsblad hos Banedanmark.

Vedrørende afstanden fra spor til perroner gælder, at kravene i Banenorm BN1-49-1 skal opfyldes.

#### **Sporets fysiske tilstand for hastighedsprofiler m.m.**

For alle spørgsmål vedrørende sporets fysiske tilstand i forbindelse med ønsker om ændringer i TIB-hastigheden og/eller dennes indvirkning på rejsetid, miljø og komfort kan henvendelse rettes til Banedanmark, der sikrer kontakten til det tekniske miljø.

### **Intern kvalitetssikring**

Generel sporkvalitet. Tilstanden opgøres 1 gang årligt for hver TIB-strækning baseret på måling i 4. kvartal. Sporets overordnede kvalitet opgøres i henhold til krav i afsnit 14.1 og 14.2 i Banenorm BN1-38-2.

Sporkvaliteten skal måles med hyppighed, som anført i gældende Banenorm, og Banedanmark sikrer løbende, at det anvendte måleudstyr er kalibreret og har en tilfredsstillende målenøjagtighed.

### **Skinnernes overfladejævnhed (Rifler og bølger)**

Tilstanden opgøres 1 gang årligt på baggrund af udført måling i henhold til krav i Banenorm BN2-47-1.

### **ATC-software**

Banedanmark betaler normalt for udvikling og godkendelse af ny ATC software men kan i særlige tilfælde, f.eks. hvor operatøren alene har ønsket omfattende ændringer, stille krav om dækning af hele eller dele af disse omkostninger. Ved fremførelse af et sådant krav skal dette rejses af Banedanmark før iværksættelse af udviklingsprojektet.

Banedanmark stiller i forbindelse med indførelse af ny ATC software den godkendte udgave gratis til rådighed for operatøren i 2 sæt. Ud fra disse eprom foretager operatøren en programmering af det resterende antal eprom til operatørens rullende materiel. Operatøren installerer selv for egen regning denne software i sit rullende materiel.

### **ATC fast**

Banedanmark er systemansvarlig for ATC. Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum(ADO) med deltagelse af såvel Banedanmarks vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som operatører med ATC. ADO gruppen holder ca. 6 årlige møder, hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

### **Intern kvalitetssikring**

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Banedanmark redegør for gentagne hændelser ved førstkommende ADO møde.

### **Togradio**

Banedanmarks samlede udgifter i forbindelse med at operatøren ønsker nye togradiotyper (versioner) godkendt skal afholdes af operatøren uanset om radioen bliver godkendt.

En tilladelse til at trafikere en given strækning/station er ensbetydende med en tilladelse til, og et krav om, at benytte de til strækningen/stationen hørende formålsbestemte frekvenser. Frekvenserne må kun bruges i forbindelse med de time-slots, der er aftalt med Banedanmark.

Hvis Banedanmark stiller begrundede krav om opdatering af operatørens eksisterende togradioer med f.eks. ny software eller hardware, såsom GSM-R, skal udgiften hertil afholdes af operatøren.

### **Banedanmarks procedurer i forbindelse med meldinger fra operatøren**

Banedanmark undersøger de af operatøren udpegede steder, hvor der konstateres støjgener eller væsentlig nedsat komfort for passagererne. Meldinger af denne art skal ske skriftligt og stiles til Teknisk Drift.

Inden 10 arbejdsdage fra modtagelsen af meddelelsen vil operatøren blive informeret om sporkvaliteten på stedet og dennes indflydelse på komforten. Der vil blive fremlagt en handlingsplan til udbedring af problemet. I denne sammenhæng er Banedanmark åben for en efterfølgende diskussion af komfortproblemet på det udpegede sted.

### **Operatørens ydelser**

#### **Vedligeholdelsestilstand af materiel (dynamisk påvirkning af sporet)**

Operatørens togmateriel skal til enhver tid være vedligeholdt i henhold til internationale standarder og leverandørens vedligeholdelsesinstruktioner. Vedligeholdelsesindsatsen skal endvidere sikre, at alle tekniske forudsætninger og tolerancekrav bag udstedelse af Banedanmarks overensstemmelseserklæring til stadighed overholdes. Operatøren er forpligtet til at udlevere relevante afsnit af materielstandarder og manualer til Banedanmark på forespørgsel.

### **Hjulflader**

Operatørens forvaltede togmateriel skal som et minimum overholde krav i henhold til UIC 510-2.

Operatøren er forpligtet til at holde øje med hjulflader og udbedre disse, så snart de opdages. Større tilfælde af hjulflader, ovalitet eller andre former af ikke runde hjul skal meldes til Banedanmark med henblik på at kontrollere for eventuelle skader på skinnerne.

### **Hjulprofiler**

Der skal anvendes hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:40. Det vil sige hjulprofil i henhold til UIC 510-2 eller EN13715 med mindre andet aftales parterne imellem. Hjulprofiler tilpasset skinnehældning 1:20 må kun anvendes for internationale RIC- eller RIV-mærkede vogne.

### **Referencelinie**

Operatøren skal sikre, at alt materiel til enhver tid overholder gældende regler herfor under hensyntagen til eventuelle dispensationer for enkelte materieltyper. Minimumskrav til referencelinie findes i ny Banenorm BN1-74-1, der endnu ikke er godkendt og pt. kun foreligger som internt arbejdsblad hos Banedanmark.

### **Intern kvalitetssikring**

Svarende til Banedanmarks årlige opgørelse af sporkvaliteten aftales det, at operatøren udarbejder en opgørelse af den generelle tilstand på hjul omfattende slidprofiler og problemer med hjulflader og ovalitet. Denne opgørelse indeholder følgende forhold:

- Omfang og størrelse af hjulflader.
- Øvrige problemer med "ikke runde hjul".
- Særlige problemer med flangeslid og løbebaneslid samt anvendelse af flangesmøring.
- Overfladeskader på hjul.



- Evaluering af Banedanmarks skinnesmøring og indsats mod løvfald.

#### **ATC-software**

Operatøren skal i forbindelse med overvåget prøvedrift af ny ATC software vederlagsfrit deltage i denne prøvedrift med personale (til udlæsning af havari-log) og materiel.

#### **ATC mobil**

Operatøren forpligter sig ved anvendelse af materiel med mobil ATC til at opretholde en af Trafikstyrelsen godkendt sikkerhedsorganisation med en ATC-køretøjsansvarlig som beskrevet i Banedanmarks forskrifter IN656V1660 og IN656V1708. Denne køretøjsansvarlige er overordnet ansvarlig for opretholdelse af et forsvarligt vedligeholdelsesniveau for de mobile ATC anlæg ved operatøren i overensstemmelse med sikkerhedsgodkendelsen for ATC. Den ATC køretøjsansvarlige skal deltage i Banedanmarks ATC driftserfaringsforum (ADO-gruppens ca. 6 årlige møder).

I tilfælde, hvor Banedanmark er nødsaget til at pålægge operatøren at ændre i komponentsammensætning, komponentudgaver, eller installationsprincipper, skal operatøren for egne midler gennemføre sådanne arbejder inden for en af Banedanmark fastsat rimelig tidsfrist.

Hvor operatøren har behov for at udføre en særlig grænsefladetilpasning mellem køretøj og ATC udstyr, er det operatørens anliggende at bære udgifter og gennemføre et projekt, der enten munder ud i en køretøjsrelateret tilpasning eller fremsættelse af ønske om software tilpasning af ATC udstyr.

#### **Intern kvalitetssikring**

Operatøren følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl således, at gentagne hændelser og udkobling af ATC så vidt muligt undgås.

Operatøren redegør for gentagne hændelser ved førstkommende ADO møde.

#### **Andet**

Operatøren melder alle observerede ATC fejlhændelser til Banedanmark ved angivelse af:

- ATC-fejlkode
- Sted, så vidt muligt inkl. signalnummer eller anden entydig
- identifikation.
- Fejlens konsekvens
- Materielnummer

## **Bilag 7 Bod/bonus**

### **Kanalregularitet**

Mellem parterne kan der inden driftsstart aftales en bod/bonus ordningen, hvor Banedanmark betaler bod til operatøren, såfremt kravet til kanalregularitet ikke er opfyldt. Banedanmark modtager bonus fra operatøren, såfremt der leveres en bedre kanalregularitet end kravet tilsiger.

Der kan aftales friholdelsesgrænser, der ikke udløser hverken bod eller bonus, således at den faktiske kanalregularitet skal overstige et vist punkt inden, der udløses bod/bonus.

Der kan ligeledes aftales en maksimal grænse for størrelsen af henholdsvis bod og bonus.

### **Planlagte infrastrukturarbejder**

Dette afsnit beskriver retningslinierne for håndtering af påvirkninger som følge af de planlagte infrastrukturarbejder, der er varslet overfor operatøren i henhold til gældende tidsfrister (jævnfør § 4). Operatøren og Banedanmark aftaler håndtering i forhold til bod/bonus for de planlagte infrastrukturarbejder, der ikke indarbejdes i normalkøreplanen.

Formålet er at højne kvaliteten af planlægning af infrastrukturarbejder og dermed forbedre kanalregulariteten. Dette gøres ved at skabe incitament til at planlægge og gennemføre infrastrukturarbejder i henhold til de gældende tidsfrister.

Der aftales i hvert enkelt tilfælde, hvilke projekter som skal holdes udenfor bod/bonus.

Såfremt udførelsestidspunktet for et infrastrukturarbejde rykkes i forhold til det overfor operatøren oplyste, kan påvirkningen af dette arbejde ikke udelades i beregning af bod/bonus.

Hvis et udførselstidspunkt flyttes på ønske fra operatøren, kan der dog indgås aftaler om at udelade påvirkningen ved beregning af bod/bonus.

I tilfælde hvor en planlagt spærring ikke hæves til tiden, er det kun påvirkninger der er sket indenfor den planlagte spærring, der kan udelades i beregning af bod/bonus.

Senest 2 måneder før det enkelte infrastrukturarbejdes planlagte udførelse, aftales det maksimale trafikale påvirkning der kan udelades i opgørelsen af bod/bonus. 7 uger før skal alle detaljer være fastlagt og aftalen indgået. I tilfælde af at den trafikale påvirkning, er mindre end det maksimale niveau er det kun den reelle trafikale påvirkning, der kan udelades i beregningen af bod/bonus.

### **Mulighed for indgåelse af andre bod/bonusaftaler**

Der vil udover de ovennævnte oplæg til bod/bonusaftaler være mulighed for at operatøren og Banedanmark i samarbejde udvikler og indgår andre

bod/bonusaftaler. Banedanmark sætter dog som krav, at der er en klar og entydig målbarhed i forhold til det produktet, der indgås aftale omkring.

#### **Operatørens påvirkning af andre operatører**

I forbindelse med hændelser, som operatøren er ansvarlig for, der kan påvirke andre operatørers trafik i en sådan grad, at Banedanmark skal betale bod til en anden operatør, kan Banedanmark af operatøren få refunderet det beløb, som svarer til den del af trafikken, som er påvirket af operatøren.

#### **Indeksregulering af bod/bonus**

Banedanmark forbeholder sig ret til at indeksregulere bodens og bonusens størrelse.

#### **Afregning**

Kanalregularitet og bod/bonus opgøres hver måned. Der afregnes én gang årligt pr. 31.december.

#### **Endelig udarbejdelse af bilag**

Inden driftsstart udarbejder Banedanmark og operatøren i samarbejde et tillæg til denne aftale indeholdende krav til kanalregularitet, bod/bonus beløb, friholdelsesgrænse samt max. bod/bonus.

## **Bilag 8 Aftale om adgangskort på banens arealer og uddannelse i ”Pas på, på Banen”**

Operatøren kan indhente tilladelse til anvendelse af det af Banedanmark udviklede instruktionskoncept: ”Pas på, på b<sup>1</sup>/<sub>2</sub>anen”. Instruktionskonceptet giver tilladelse til for perioden 1. januar 20XX – 31. december 20XX at instruere egne medarbejdere eller andre virksomheders, såfremt disse udfører arbejde for operatøren, der på eget ansvar færdes (tættere end 4,00 meter på nærmeste skinne) på Banedanmarks og operatørens arealer. Operatøren forpligter sig til at følge Banedanmarks retningslinier for kurset og kravene til undervisere, herunder at lade Banedanmark føre tilsyn hermed. Brochuren ”Pas på på banen” skal udleveres i forbindelse med instruktion og indkøbes hos Banedanmark. (pris. pr. stk. 1.1.20XX: XX DKK ekskl. moms).

Operatøren refunderer Banedanmarks udgifter til henholdsvis udstedelse og fornyelse af adgangskort, som udstedes som legitimation for instrueredes tilladelse til at færdes på banen. Udgifterne hertil for 20XX er pr kort XXX DKK ekskl. moms ved udstedelse og ved fornyelse efter 2 år. I dette beløb indgår drift og vedligehold af operatørens data i kortbasen. Banedanmark fakturerer udgiften til udstedelse af kort hver d. 1 i måneden.

Banedanmark bærer i intet tilfælde ansvaret for kursets udførelse eller kursusdeltagernes efterfølgende færden på banen.

## Bilag 9 Operatørens deltagelse i den fælles disponeringscentral

Hvad angår trafikdisponeringen har operatøren ansvar for disponering af egne ressourcer, f.eks. vedrørende materiel og lokomotivførere.

Det er Banedanmarks ansvar at sikre den samlede trafikdisponering. Det er Banedanmarks vurdering, at det bedste resultat opnås gennem samarbejde mellem de involverede operatører og Banedanmark frem for gennem en ensidig disponering foretaget af Banedanmark.

Operatøren har mulighed for at være fast repræsenteret i Banedanmarks fælles disponeringscentral i København. Udelades denne mulighed forventer Banedanmark at operatøren er samarbejdsvillig i situationer, hvor dette kan forventes eller er påkrævet.

~~Med henblik på varetagelsen af operatørens trafikdisponering skal operatøren stille 1 person (trafikdisponent) til rådighed i den fælles disponeringscentral i tidsrummet 0600-2200 alle dage.~~

Vælger operatøren at være repræsenteret i Banedanmarks fælles disponeringscentral, skal operatøren have én trafikdisponent til stede i tidsrummet 6.00-22.00 alle dage. Såfremt operatøren ønsker det, kan der evt. stilles flere pladser til rådighed.

Der vil blive foretaget en årlig evaluering af arbejdet i disponeringscentralen, som bl.a. skal belyse samarbejde, ressourceforbrug og udbytte for begge parter. På baggrund af evalueringen kan samarbejdets omfang og indhold ændres, såfremt begge parter er enige.

En ændring af samarbejdets omfang og indhold kan særligt komme på tale, hvis evalueringer af arbejdet i disponeringscentralen peger på, at samarbejdet mod forventning ikke gavner trafikafviklingen eller må vurderes at indebære et uforholdsmæssigt stort ressourceforbrug for operatøren.

Operatøren har mulighed for at samle flere funktioner/disponenter i den fælles central. Der er dog maksimalt plads til 3 disponenter fra operatøren på samme tid.

Banedanmark vurderer, at nedenstående kompetencer er relevante for operatørens disponenter i det fælles disponeringscenter:

Generelle kompetencer	Lyst til at samarbejde med forskellige samarbejdspartnere Skal kunne arbejde selvstændigt og have stor gennemslagskraft Være velformuleret Skal kunne arbejde struktureret og målrettet Skal kunne bevare overblikket
Personlige kompetencer	Gode analytiske evner Have en høj stress tærskel Kunne have ”mange bolde i luften” Kunne bevare overblikket i pressede situationer Være fleksibel Skal kunne begå sig i et team Gode samarbejdsevner
Faglige kompetencer	Stort kendskab til arbejdsprocessor vedr. afvikling af toggang. Herunder bestilling af sær- og hjælpetog Kendskab til uheldsberedskab Stort kendskab til disponeringssystemer Stort kendskab til driftsafvikling Stort kendskab til materiel Kendskab til det kørende personales arbejdstidsregler Kendskab til svensk

Øverste myndighed for den fælles disponeringscentral er Styrekomiteen. Styrekomiteen består af repræsentanter for Banedanmark og for hver enkelt af de operatører, der indgår i den fælles disponeringscentral.

Operatøren kan - forudsat at Styrekomiteen medlemmer, herunder Banedanmark og operatøren, finder det hensigtsmæssigt - stille personale til rådighed for funktionen ”Vagthavende”, hvis funktion det er at varetage den daglige operative ledelse i centralen.

Inden driftsstart udarbejder operatøren og Banedanmark en samarbejdsaftale med nærmere fastlæggelse af betingelserne for operatørens deltagelse i den fælles disponeringscentral.

Yderligere oplysninger om arbejdet i den fælles disponeringscentral fremgår af ”Notat vedrørende den fælles disponeringscentral” (Banedanmark, januar 2006).

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
[www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk)*

**Bilag 10  
Appendiks 10.1**

# **Bilag 11**

## **Organisation, samarbejde og rapportering**

Marts 2009



# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Organisation</b>	<b>4</b>
2.1	Operatørens organisation	4
<b>3</b>	<b>Samarbejde og kvalitetsstyring</b>	<b>5</b>
3.1	Samarbejde med Trafikstyrelsen	5
3.1.1	Sprogkrav	5
3.2	Generelle krav til kvalitetsstyring og samarbejde	5
<b>4</b>	<b>Rapportering</b>	<b>7</b>
4.1	Generelle krav	7
4.2	Udformning	7
4.3	Optionen Tønder – Niebull	8
4.4	Dagbøder ved mangelfuld rapportering fra Operatøren	8
<b>Appendiks 11.1</b>		
Rapportering		

# 1 Indledning

I bilaget redegøres for krav til Operatørens oprettelse af en organisation og krav til samarbejde og kvalitetsstyring i kontraktforløbet.

I appendiks 11.1 er vedlagt en oversigt over den skriftlige rapportering, som Operatøren er forpligtet til løbende at aflægge over for Trafikstyrelsen, dels som dokumentation af Operatørens forvaltning af trafikopgaven, og dels som information overfor Trafikstyrelsen.

## 2 Organisation

### 2.1 Operatørens organisation

- 11.1. Operatøren skal etablere en organisation til styring og håndtering af alle opgaver, herunder styring af leverancer fra underleverandører, der skal løses for at nærværende trafikopgave udføres som fastlagt i denne Kontrakt.
- 11.2. Operatørorganisationen skal omfatte alle nødvendige personaleressourcer til at opfylde Kontraktens bestemmelser, herunder håndtering af planlægning og administration.
- 11.3. Operatørorganisationen skal råde over en kompetent og erfaren ledelse, som skal sikre at Kontrakten opfyldes, herunder bl.a. planlægge og gennemføre en sikker og pålidelig drift til de rejsendes fulde tilfredshed fra driftsstart.
- 11.4. Operatøren skal til ethvert tidspunkt kunne dokumentere opdaterede fall back procedurer, herunder dokumentere den nødvendige backup for nøglepersoner i organisationen.
- 11.5. Organisationen skal være robust og sikre effektivitet i de nødvendige arbejdsgange. Herunder skal der for alle forekommende driftsforhold indarbejdes klart definerede og entydige kommunikations- og kommandolinier, som samtlige berørte ansatte i Operatørens organisation skal gøres fortrolige med.

## 3 Samarbejde og kvalitetsstyring

### 3.1 Samarbejde med Trafikstyrelsen

- 11.6. Operatøren skal til støtte for sin opgavestyring i forbindelse med Kontrakten samt til brug for Trafikstyrelsens kontraktopfølgning indgå i et samarbejde med Trafikstyrelsen.
- 11.7. Operatøren og Trafikstyrelsen skal deltage i samarbejdet med en positiv, konstruktiv og ansvarlig holdning.
- 11.8. Trafikstyrelsen vil straks efter kontraktindgåelse indkalde Operatøren til det første møde i en møderække (kontaktmøder) med henblik på løbende opfølgning på Operatørens opfyldelse af den indgåede Kontrakt. Alle møder foregår hos Trafikstyrelsen medmindre andet aftales.
- 11.9. Operatøren skal deltage med en positiv, konstruktiv og ansvarlig holdning i den pågældende møderække, og skal deltage med repræsentanter fra ledelsen med kompetence til at indgå de fornødne aftaler samt til at sikre at de på kontaktmøderne aftalte aktiviteter iværksættes i operatørorganisationen.
- 11.10. Møderne afholdes en gang om måneden medmindre Trafikstyrelsen beslutter andet.
- 11.11. Trafikstyrelsen fastlægger dagsorden og skriver referat fra kontaktmøderne.
- 11.12. Møderne planlægges således at Operatørens månedlige statusrapporter behandles. Herudover kan Trafikstyrelsen og/eller Operatøren bringe ethvert emne op, som de måtte finde påkrævet.
- 11.13. Operatøren leverer til hvert kontaktmøde, som minimum, en status med de afrapporteringer, der jf. appendiks 11.1 skal leveres månedligt, samt en opdateret tids- og aktivitetsplan for de aktiviteter, der på kontaktmøderne er aftalt iværksat i operatørorganisationen.
- 11.14. Operatøren skal redegøre for tiltag til imødegåelse af en negativ udvikling i et eller flere driftsmæssige forhold, som præsenteres i disse rapporter.
- 11.15. Operatøren skal i øvrigt besvare alle henvendelser fra Trafikstyrelsen, herunder henvendelser til brug for minister eller Folketinget, inden for de af Trafikstyrelsen fastsatte frister.

#### 3.1.1 Sprogkrav

- 11.16. Arbejdssproget mellem Trafikstyrelsen og Operatøren er dansk.
- 11.17. Operatøren skal herudover som minimum kunne kommunikere med passagerer og den øvrige offentlighed på dansk.

### 3.2 Generelle krav til kvalitetsstyring og samarbejde

- 11.18. Operatøren skal indføre et kvalitetsstyringssystem.
- 11.19. Trafikstyrelsen har i hele kontraktperioden ret til at sikre sig, at Operatørens kvalitetsstyringssystem er implementeret som anført i bilag 15 og finder tilfredsstillende anvendelse ved f.eks. at gennemføre tilsyn hos Operatøren.
- 11.20. Operatøren skal implementere kvalitetsstyringssystemet i sin organisation hurtigst muligt.

- 11.21. Operatøren skal dokumentere, at kvalitetsstyringssystemets retningslinier følges, samt at der løbende følges op på de afvigelser/resultater, som anvendelsen af kvalitetsstyringssystemet udviser.
- 11.22. Trafikstyrelsen har ret til at forlange dokumentation for kvalitetssikringssystemet udleveret, herunder dokumentation for gennemførte kvalitetsstyringsaktiviteter, og ret til at kræve kvalitetsstyringsaktiviteterne suppleret eller gentaget, hvis Trafikstyrelsen finder dem utilstrækkelige.

11.A Tilbudsgiver skal i sit tilbud i et passende omfang (maksimalt 10 sider) beskrive kvalitetsstyringssystemet til brug for opfyldelse af Kontrakten. Beskrivelsen skal indeholde:

- angivelse af hvilke Kontraktlige leverancer, der omfattes af kvalitetsstyringssystemet,
- angivelse af kvalitetsstyringssystemets indhold for hver af disse leverancer,
- angivelse af de forventede tidsterminer for implementeringen af kvalitetsstyringssystemet opdelt på leveranceområder.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens forventede kvalitetsstyringssystemer i tilstrækkeligt omfang understøtter leverancerne i kontrakten, således at der opnås det forventede kvalitetsniveau og hermed også en ensartet kvalitet. Der vil endvidere blive lagt vægt på, at implementeringsplanen for kvalitetsstyringssystem er hurtig, men dog realistisk.

## 4 Rapportering

### 4.1 Generelle krav

- 11.23. Til dokumentation for Kontraktens gennemførelse skal Operatøren løbende rapportere til Trafikstyrelsen om en række forhold med oplysninger om den producerede trafik og aktiviteter med relation til trafikens kunder mv. som nærmere beskrevet i det følgende appendiks 11.1. Krav til rapportering i forberedelsesperioden fremgår også af bilag 9.

Formålet med rapporteringen er at sikre, dels at Trafikstyrelsens orientering om alle væsentlige forhold er opdateret, dels at emner, som eventuelt måtte udløse behov for en korrigerende aktivitet, straks bringes til Trafikstyrelsens kendskab.

- 11.24. Det er Operatørens ansvar at sikre, at de pålagte rapporteringer udarbejdes og er retvisende, og fremsendes i den aftalte form og kvalitet samt til aftalte tidspunkter.
- 11.25. Såfremt Operatøren fremkommer med en besvarelse, som ikke er korrekt og/eller ikke er dækkende, risikerer Operatøren at blive mødt med et regreskrav, såfremt Trafikstyrelsen som følge af den ukorrekte og/eller ikke-dækkende besvarelse har været nødsaget til at betale den næste operatør et øget tilskud/erstatning (uanset om dette er sket efter en forhandling eller under/efter en voldgiftssag).
- 11.26. Er det ikke muligt for Operatøren at få data klar indenfor frist for rapportering af de pågældende oplysninger, skal Operatøren sende de foreløbige opgørelser til Trafikstyrelsen ved fristens udløb.
- 11.27. Hvis Operatøren fremkommer med en rapportering, som ikke er korrekt og/eller ikke er dækkende, risikerer Operatøren at blive mødt med et regreskrav, såfremt Trafikstyrelsen som følge af den ukorrekte og/eller ikke-dækkende besvarelse har været nødsaget til at betale den næste operatør et øget tilskud/erstatning (uanset om dette er sket efter en forhandling eller under/efter en voldgiftssag).
- 11.28. Udover den rapportering, der er beskrevet i Kontrakten, er Operatøren forpligtiget til af egen drift at oplyse Trafikstyrelsen om ethvert forhold der kan hindre, forstyrre eller true Operatørens opfyldelse af Kontrakten.
- 11.29. Trafikstyrelsen kan udover den her beskrevne rapportering kræve rapportering om et hvert forhold, der vedrører Kontrakten og kontraktopfyldelsen. I det omfang en sådan ekstra rapportering medfører væsentlige ekstra udgifter for Operatøren, skal Trafikstyrelsen betale for den ekstra rapportering til priser, der dækker Operatørens eventuelle dokumenterede meromkostninger hertil.

Oplysningerne indgår bl.a. i de løbende drøftelser på kontaktmøderne samt i sagsbehandlingen i Trafikstyrelsen og Transportministeriet i øvrigt, i den overordnede trafikplanlægning, og i den publikumsvendte sagsbehandling samt i øvrige politiske sammenhænge. Som det fremgår af appendiks 11.1 er der dog visse af oplysningerne, som ikke vil blive offentliggjort med mindre det sker efter nærmere aftale med Operatøren eller på en måde, hvor der ikke kan henføres direkte til de pågældende oplysninger.

### 4.2 Udformning

- 11.30. I forberedelsesperioden skal Operatøren i samarbejde med Trafikstyrelsen fastlægge den endelige udformning af rapporteringen.

- 11.31. Operatøren er indforstået med uden ekstra vederlag at tilpasse den foreskrevne rapporterings form og indhold, så den modsvarer Trafikstyrelsens behov.
- 11.32. Kvartalsvise rapporteringer skal også indeholde månedstal for perioden.
- 11.33. Data af talmæssig karakter skal sendes til Trafikstyrelsen i elektronisk form (MS Excel eller MS Access eller tilsvarende, forudsat at ikke andet format er aftalt med Trafikstyrelsen).
- 11.34. Operatøren kan vælge at etablere en online adgang, der gør det muligt for Trafikstyrelsen at udtrække data med henblik på Trafikstyrelsens videre bearbejdning af informationer fra Operatøren. Hvad angår oplysninger som Trafikstyrelsen får online adgang til, kan Operatøren efter aftale med Trafikstyrelsen undlade rapportering.

### **4.3 Optionen Tønder – Niebüll**

- 11.35. Såfremt optionen Tønder – Niebüll kaldes, gælder ovenstående regler også for rapportering vedrørende denne, herunder afsnit 11.2-11.11 og 11.15-11.16.

### **4.4 Dagbøder ved mangelfuld rapportering fra Operatøren**

- 11.36. Operatøren skal betale dagbøder til Trafikstyrelsen ved mangelfuld eller for sen rapportering.
- 11.37. Mangelfuld eller for sen opfyldelse af et eller flere af de rapporteringskrav, der fremgår af appendiks 11.1, tabel 1 medfører dagbøde på 500 DKK pr. manglende rapporteringskrav pr. dag udover 14 dage efter angivet leveringsfrist.

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 11  
Organisation**



# **Bilag 12**

## **Ophør**

# Indhold

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Forpligtelser ved ophør</b>	<b>4</b>
2.1	Generelle forpligtelser	4
2.2	Afviklingsplan	4
2.3	Forpligtelser vedrørende oplysninger til brug for efterfølgende kontrakt	4
2.4	Forpligtelser vedrørende besigtigelser	5
2.5	Operatørens opfyldelse af samtlige forpligtelser	5
<b>3</b>	<b>Overdragelse af faciliteter</b>	<b>7</b>
3.1	Overdragelse af lejede faciliteter	7
<b>4</b>	<b>Forhold vedrørende personale</b>	<b>8</b>
4.1	Forpligtelser i relation til refusionsopgørelse	8

# 1 Indledning

- 12.1. Operatøren er forpligtet af en række forhold vedrørende ophør, der beskrives i dette bilag. Disse gælder uanset om optionen på forlængelse af driftsperioden kaldes eller ej.

For så vidt angår overdragelse af materiel ved Kontraktens ophør, henvises til Bilag 4.

## 2 Forpligtelser ved ophør

### 2.1 Generelle forpligtelser

- 12.2. Operatøren accepterer, at nærværende trafikopgave i Midt- og Vestjylland kan videreføres af en af Trafikstyrelsen udpeget efterfølgende operatør.
- 12.3. Operatøren skal medvirke aktivt, konstruktivt og positivt i overdragelsesforretningen, således at denne kan foregå sikkert, smidigt og uden gener for passagererne samt den efterfølgende operatør.
- 12.4. I forbindelse med driftsophøret kan der nedsættes et forum bestående af repræsentanter fra Operatøren, den næste operatør og Trafikstyrelsen, der har til formål at koordinere de aktiviteter, der skal finde sted i forbindelse med overdragelsen samt sikre, at overdragelsen kommer til at ske uden gener for passagererne. Såfremt et sådant forum nedsættes, er Operatøren forpligtet til at deltage i dette forum.

### 2.2 Afviklingsplan

- 12.5. Umiddelbart efter indgåelse af en kontrakt mellem Trafikstyrelsen og den efterfølgende operatør er Operatøren forpligtet til i samarbejde med den efterfølgende operatør at udarbejde en afviklingsplan.
- 12.6. Afviklingsplanen skal omhandle de sidste 6 måneder i Operatørens driftsperiode, og skal indeholde en beskrivelse af, hvordan Operatøren vil håndtere de aktiviteter, der er nødvendige for at sikre en problemfri overdragelse, herunder beskrivelser af hvordan Operatøren vil sikre afvikling af diverse personalemæssige- og lejeaftalemæssige forpligtelser samt hvordan forhold vedrørende takster og solgte rejsehjemler ordnes mellem parterne, og skal angive centrale milepæle i forbindelse hermed.
- 12.7. Afviklingsplanen skal fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder efter Trafikstyrelsens tildeling af den næste kontrakt.
- 12.8. Afviklingsplanen skal løbende opdateres og fremsendes til Trafikstyrelsen ved ændringer.
- 12.9. Yderligere forhold i relation til ophør af denne Kontrakt aftales mellem Trafikstyrelsen og Operatøren i rimelig tid inden Kontraktens ophør.

### 2.3 Forpligtelser vedrørende oplysninger til brug for efterfølgende kontrakt

I forbindelse med et efterfølgende udbud af trafikken i Midt- og Vestjylland kan Trafikstyrelsen få behov for en række oplysninger.

- 12.10. Operatøren er forpligtet til at stille informationer om trafikale forhold og oplysninger om udførelsen af driften, som er specifikke for de pågældende strækninger, og som alene er i Operatørens besiddelse, samt øvrige oplysninger og data, Trafikstyrelsen finder, er nødvendige for Trafikstyrelsens planlægning og gennemførelse af et efterfølgende udbud, til rådighed for Trafikstyrelsen.
- 12.11. Ved henvendelser fra Trafikstyrelsen, der vedrører anmodninger om oplysninger til brug for et efterfølgende udbud af jernbanetrafikken i Midt- og Vestjylland, er Operatøren forpligtet til at overholde en svarfrist på 5 arbejdsdage til besvarelse af hen-

vendelser fra Trafikstyrelsen. Der kan dog i særlige tilfælde aftales kortere eller længere tidsfrister.

- 12.12. Ved et efterfølgende udbud af trafikken skal Operatøren inden for en frist på 5 arbejdsdage besvare skriftlige spørgsmål fra tilbudsgiverne via Trafikstyrelsen.
- 12.13. Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at alle henvendelser til Operatøren om oplysninger i forbindelse med et efterfølgende udbud af nærværende trafikopgave, foretages på en sådan måde, at der i forbindelse med indhentning af oplysninger og data fra Operatøren ikke efterfølgende kan stilles spørgsmål ved Operatørens habilitet i forbindelse med et efterfølgende udbud af nærværende trafikopgave.
- 12.14. Trafikstyrelsen er desuden ansvarlig for, at oplysningerne anvendes på en sådan måde, at der sikres ligebehandling af ansøgere om prækvalifikation og tilbudsgivere ved et efterfølgende udbud af nærværende trafikopgave, og at Operatørens forretningshemmeligheder ikke afsløres til tredjemand.
- 12.15. Ved Trafikstyrelsens forberedelse af et efterfølgende udbud i Midt- og Vestjylland skal Operatøren vederlagsfrit stille oplysninger til rådighed for Trafikstyrelsen.
- 12.16. Oplysningerne skal fremsendes til Trafikstyrelsen på dennes anmodning, og Operatøren indestår for oplysningernes rigtighed, og såfremt Operatøren fremkommer med en besvarelse, som ikke er korrekt og/eller ikke er dækkende, risikerer Operatøren at blive mødt med et regreskrav, såfremt Trafikstyrelsen som følge af den ukorrekte og/eller ikke-dækkende besvarelse har været nødsaget til at betale den næste operatør et øget tilskud/erstatning (uanset om dette er sket efter en forhandling eller under/efter en voldgiftssag).

## 2.4 Forpligtelser vedrørende besigtigelser

- 12.17. I forbindelse med ophør af nærværende kontrakt skal Operatøren sikre Trafikstyrelsen, dennes rådgivere og prækvalificerede jernbanevirksomheder adgang til at foretage besigtigelser, opmålinger, prøvekørsler mv. af alle faciliteter, herunder lejede bygningsanlæg, stationer, terminaler, værksteder, klargøringsanlæg, installationer, udstyr og materiel mv.
- 12.18. De nærmere procedurer for besigtigelser aftales mellem Trafikstyrelsen og Operatøren i hvert enkelt tilfælde. Der lægges op til i videst mulige omfang at tilrettelægge fælles besigtigelser for de prækvalificerede jernbanevirksomheder.
- 12.19. Besigtigelser skal så vidt muligt foregå uden ulempe for den daglige drift.
- 12.20. Operatøren stiller i forberedelsesperioden for den efterfølgende operatør vederlagsfrit én kvalificeret værkstedsmedarbejder til rådighed for sidemandsoplæring af den næste operatørs personale. Perioden for sidemandsoplæring er 30 effektive, fulde arbejdsdage og sker på et af Operatøren udpeget værksted. Den efterfølgende operatør fastsætter, hvornår dette skal finde sted.

## 2.5 Operatørens opfyldelse af samtlige forpligtelser

- 12.21. Helt frem til kontraktophør påhviler det Operatøren, medmindre andet aftales skriftligt, at opfylde samtlige forpligtelser, der er knyttet til nærværende trafikopgave.
- 12.22. Krav, der rejses mod Operatøren efter kontraktophør, og som vedrører forhold, der er opstået i kontraktperioden, er Operatøren forpligtet til at holde Trafikstyrelsen skadesløs for, og er den efterfølgende operatør uvedkommende, medmindre den efterfølgende operatør er ansvarlig herfor.

- 12.23. Operatøren er således forpligtet til at holde den efterfølgende operatør skadesløs for ethvert krav i forbindelse med krav opstået i kontraktperioden, medmindre den efterfølgende operatør er ansvarlig herfor. Den efterfølgende operatør vil blive forpligtet til straks at gøre Operatøren opmærksom på sådanne krav.

## 3 Overdragelse af faciliteter

### 3.1 Overdragelse af lejede faciliteter

- 12.24. Operatøren skal sikre, at kontrakterne om leje og brug af stationer, værksteds- og klargøringsfaciliteter samt alle øvrige faciliteter afsluttes på en sådan måde, at Operatørens trafik kan opretholdes i fuldt omfang i henhold til Kontrakten indtil kontraktophør og at en efterfølgende operatør uden forsinkelse og gener vil kunne overtage driften af de udbudte strækninger. Der henvises til appendiks 5.1 og 5.2 samt til Bilag 3.
- 12.25. Såfremt trafikken efter Kontraktophør overgår til en anden operatør, må Operatøren være indstillet på i en periode på op til 6 måneder før Kontraktophør at give denne en begrænset adgang til de lejede værksteds- og klargøringsfaciliteter.
- 12.26. Operatøren modtager ingen betaling for den efterfølgende operatørs adgang til værksteds- og klargøringsfaciliteterne i den nævnte periode.

## 4 Forhold vedrørende personale

- 12.27. Ved kontraktophør skal der, hvis Trafikstyrelsen beslutter det, eller hvis det følger af lovgivning i øvrigt, ske overdragelse af de ansatte, der overvejende er beskæftiget med nærværende trafikopgave. Overdragelsen skal følge de til enhver tid gældende lovregler herom.
- 12.28. Operatøren er forpligtet til at overdrage Trafikstyrelsen og en efterfølgende operatør alle informationer om medarbejderne, opstillet medarbejder for medarbejder, herunder om stillingsbetegnelse, anciennitet, løn og pension, overenskomster samt alder, som er relevante i forbindelse med forberedelsen af et efterfølgende udbud af nærværende trafikopgave. Det er Trafikstyrelsen, der afgør, hvorvidt en oplysning er nødvendig.

### 4.1 Forpligtelser i relation til refusionsopgørelse

- 12.29. Med overdragelsestidspunktet som skæringsdato skal der udfærdiges sædvanlig refusionsopgørelse af Operatøren.
- 12.30. Saldoen berigtiges kontant på anfordring.
- 12.31. Refusionsopgørelsen skal være udarbejdet senest 3 måneder efter overdragelsen og skal indeholde alle reguleringer parterne imellem.
- 12.32. Refusionsopgørelsen skal som minimum indeholde en opgørelse af Operatørens forpligtelser i forbindelse med løn, herunder feriepenge, overtidsbetaling, pensionsforpligtelser, søgne- og helligdagsbetalinger mv.
- 12.33. De ved overtagelsen optjente, men endnu ikke forfaldne krav til bonus, diæter, søgne- og helligdagsbetalinger mv. opgøres på overdragelsestidspunktet og berigtiges over refusionsopgørelsen.
- 12.34. Derudover berigtiger Operatøren 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.
- 12.35. Saldoen på refusionsopgørelsen forfalder til betaling senest 21 arbejdsdage efter udarbejdelse, jf. bilag 6, pkt. 5.5.



*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 12  
Ophør**

## **Bilag 13**

### Tilbudsliste

# Indhold

<b>1</b>	<b>Generelt</b>	<b>3</b>
1.1	Tilbudsdokumenter	3
1.2	Priser	3
1.2.1	Sideordnede udbud	3
1.2.2	Prisstruktur	3
1.2.3	Forberedelsesperioden	4
<b>2</b>	<b>Den trafikale ydelse med materiel af kvalitetsniveau A. Sideordnet udbud I.</b>	<b>5</b>
2.1	Den trafikale ydelse i den primære driftsperiode	5
2.1.1	Option på forlængelse af den trafikale ydelse	7
2.2	Trafikale optioner	8
2.2.1	Option A – Supplerende trafikering Århus-Viborg	8
2.2.2	Option B – Trafikering Tønder-Niebüll – Gennemgående trafik	9
2.2.3	Option C – Supplerende trafikering Tønder-Niebüll	9
2.2.4	Option D – Totimersfrekvens	10
2.2.5	Option E – Ændringer i trafikomfanget	12
2.2.6	Overdragelsessum	13
<b>3</b>	<b>Den trafikale ydelse med materiel med delvis kvalitetsniveau A og delvis kvalitetsniveau B. Sideordnet udbud II.</b>	<b>14</b>
3.1	Den trafikale ydelse i den primære driftsperiode	14
3.1.1	Option på forlængelse af den trafikale ydelse	16
3.2	Materiel Option	17
3.2.1	Overdragelsessum i Materieloption	17
3.3	Trafikale optioner	18
3.3.1	Option A – Supplerende trafikering Århus-Viborg	18
3.3.2	Option B – Trafikering Tønder-Niebüll – Gennemgående trafik	19
3.3.3	Option C – Supplerende trafikering Tønder-Niebüll	19
3.3.4	Option D – Totimersfrekvens	20
3.3.5	Option E – Ændringer i trafikomfanget	21
3.3.6	Overdragelsessum	23
<b>4</b>	<b>Underskrift</b>	<b>24</b>
4.1	Underskrift	24

# 1 Generelt

UK-13.1 Operatøren gennemfører nærværende trafikopgave, for de i dette bilag 13 angivne priser.

## 1.1 Tilbudsdokumenter

UK-13.2 Priserne er fremsat på baggrund af følgende dokumenter:

- a. Udbudsbetingelserne af 20. juni 2008 med eventuelle ændringer
- b. Spørgsmål/svar til udbudsbetingelserne
- c. Tilbudsliste, bilag 13
- d. Operatørens løsningsforslag, bilag 15
- e. Følgende rettelsesblade fremsendt af Trafikstyrelsen i tilbudsfasen:

Nummer	Dato
--------	------

## 1.2 Priser

UK-13.3 De af Operatøren angivne priser, som udmøntes i tilskud, angives i det pr. 1. august 2008 gældende pris- og lønniveau, og indeholder moms og alle gældende afgifter på tidspunkt for afgivelse af endeligt tilbud.

### 1.2.1 Sideordnede udbud

UK-13.4 Operatøren afgiver pris på at gennemføre togtrafikken baseret på 2 forskellige krav til det rullende materiel som anført herunder som sideordnet udbud I og II.

### 1.2.2 Prisstruktur

UK-13.5 Prisen for den trafikale ydelse indeholder alle Operatørens udgifter ved at gennemføre køreplanen med de i bilag 2, appendiks 2.1 og 2.2. angivne tog-km.

UK-13.6 Prisen for de i optionerne tilbudte løsninger indeholder alle operatørens udgifter ved at udføre de pågældende trafikale ydelser med de i bilag 2 appendiks 2.1. og 2.2. angivne tog-km.

UK-13.7 Priserne skal være opgivet således, at der for Trafikstyrelsen sikres en jævn betalingsstrøm, som følger produktionens omfang.

Endeligt tilbud, hvor prisen i den eller de første periode er uforholdsmæssigt større end de efterfølgende perioder, vil ikke leve op til kravet om en jævn betalingsstrøm.

### **1.2.3 Forberedelsesperioden**

*UK-13.8* Operatøren modtager ikke tilskud i forberedelsesperioden.

## 2 Den trafikale ydelse med materiel af kvalitetsniveau A. Sideordnet udbud I.

UK-13.9 Tilbud baseret på, at den trafikale ydelse beskrevet i bilag 2 inkl. optioner, på grundlag af materiel med den kvalitet A, der er angivet i bilag 3, pkt. 3.2, ligesom udbudsbetingelserne i øvrigt skal opfyldes. Sideordnet udbud i forhold til Sideordnet udbud II.

### 2.1 Den trafikale ydelse i den primære driftsperiode

UK-13.10 Operatøren tilbyder at opfylde alle forpligtelser i Kontrakten i hele driftsperioden inden for den i bilag 2 specificerede trafikale ydelse for et samlet tilskud, jf. tabel 1, på:

DKK.:

Skriver DKK.:

Tablet 1. Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

Tilskud for den primære driftsperiode	
	Den trafikale ydelse
Driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13 – 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.18 – 08.12.18	
I alt	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskuddet for den trafikale ydelse fordelt på de valgte tidsperioder.

UK-13.11 De til den trafikale ydelse med de af Trafikstyrelsen beregnede årlige togkm er angivet i bilag 2, appendiks 2.1.

UK-13.12 I tabel 2 er oplyst fordelingen af indtægter og udgifter på kontraktelementer for den trafikale ydelse for perioden 12.12.10 – 08.12.18.

UK-13.13 Trafikstyrelsen dækker ikke merudgifter til tomkørsel eller lignende i forbindelse med udnyttelse af optioner.

#### *Indtægter og udgifter*

UK-13.14 Tilskuddet er inklusiv moms og øvrige afgifter i det omfang de ikke kan afløftes. Operatørens udgifter til outsourcete opgaver medtages. Alle poster i tabel 2 medtages kun én gang, således at det samlede beløb svarer til det tilbudte beløb for perioden 12.12.10 – 08.12.18.

UK-13.15 Omkostninger, der ikke er nævnt eksplicit, medtages hvor de mest naturligt hører hjemme. Overheads og fortjeneste indlægges som et ensartet % tillæg på alle poster. Indtægter angives som negative tal.

**Tabel 2. Indtægter og udgifter**

<b>Specifikation af indtægter og udgifter for perioden 12.12.10 – 08.12.18</b>	<b>1000 DKK.</b>
<b>Materiel:</b>	
Omkostninger med relation til leje/køb mv. af rullende materiel	
Omkostninger med relation til vedligehold af rullende materiel, inklusive reservedelsforbrug og personaleomkostninger	
Omkostninger med relation til klargøring/rengøring af rullende materiel, inklusive snerydning, graffitiarfrensning og personaleomkostninger	
Omkostninger med relation til leje af værksteds/klargøringsfaciliteter inklusive de dermed forbundne driftsomkostninger	
Øvrige omkostninger i forbindelse med rullende materiel	
<b>Stationer:</b>	
Omkostninger for lejebetaling for stationer	
Omkostninger for rengøring af stationer, inklusive personaleomkostninger	
Øvrige omkostninger med relation til stationer, dog eksklusiv det under 'salg og markedsføring' anførte	
<b>Salg og markedsføring:</b>	
Omkostninger med relation til drift af kiosker og billetkontorer, inklusive personaleomkostninger. Overskud angives negativt	
Omkostninger med relation til drift af Billetsalgsmaskiner	
Indtægter fra billetsalg, herunder provision og salg af særlige produkter jf. bilag 7. Indtægter angives negativt	
Omkostninger med relation til operatørens kompensationsforpligtelse til passagerer ved forsinkelser	
Omkostninger med relation til markedsføring (reklame) og kunderelateret information	
<b>Togdrift:</b>	

Omkostninger vedrørende baneafgifter, netto	
Personaleomkostninger for lokomotivførere (ekskl. omkostninger til uddannelse af lokomotivførere)	
Omkostninger med relation til uddannelse af lokomotivførere	
Omkostninger med relation til andet ombordpersonale end lokomotivførere	
Omkostninger med relation til trafikovervågning og trafikstyring, inklusive personaleomkostninger hertil	
Omkostninger med relation til administration inkl. personaleomkostninger	
Øvrige omkostninger med relation til personale	
Omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med særkøreplaner	
Omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med nødkøreplaner	
Omkostninger med relation til energiforbrug	
Øvrige omkostninger til togdrift	
<b>Administration og planlægning:</b>	
Omkostninger med relation til administration	
<b>Bod/bonus:</b>	
Operatørens beregnede bod/bonus for rettidighed (indtægter angives negativt)	
Operatørens beregnede bod/bonus for passagertilfredshed (indtægter angives negativt)	
Operatørens beregnede bonus for driftstart (indtægter angives negativt)	
<b>Øvrige:</b>	
Omkostninger med relation til passagertællinger Evt. øvrige omkostninger og indtægter det der ikke er medtaget ovenfor (indtægter angives negativt)	
I alt	

I tabel 2, som udfyldes af operatøren, oplyses indtægter og omkostninger på kontraktelementer for den trafikale ydelse for perioden fra 12.12.10 – 08.12.18.

### 2.1.1 Option på forlængelse af den trafikale ydelse

UK-13.16

Operatøren tilbyder at levere trafikbetjening og samtlige andre ydelser beskrevet i Kontrakten i hele optionsperioden inden for de specificerede rammer af den trafikale ydelse for et samlet tilskud, jf. tabel 3, på:

**DKK.:**

**Skriver DKK.:**

Tabel 3. Tilskud for den trafikale ydelse

<b>Tilskud for optionsperioden</b>
------------------------------------



Optionsperioden	Option på forlængelse af trafikale ydelse
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	
I alt	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskuddet fordelt på de valgte tidsperioder.

## 2.2 Trafikale optioner

UK-13.17 I tillæg til ovenstående tilbud tilbyder operatøren som option at gennemføre et antal optioner, som Trafikstyrelsen, i henhold til reglerne herom jf. bilag 2, kan vælge at gøre brug af såvel enkeltvis som flere samtidigt i forhold til trafikomfanget, som specificeret i bilag 2.

UK-13.18 Trafikstyrelsen dækker ikke merudgifter til tomkørsel eller lignende i forbindelse med udnyttelse af optioner.

### 2.2.1 Option A – Supplerende trafikering Århus-Viborg

UK-13.19 Operatøren tilbyder at gennemføre option A i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.1, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 4.

Tabel 4. Tilskud for trafikbetjening inden for rammerne af Option A

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	

01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 2.2.2 Option B – Trafikering Tønder-Niebull – Gennemgående trafik

UK-13.20 Operatøren tilbyder at gennemføre option B i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.2 angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 5.

UK-13.21 Prisen for option B er til enhver tid DKK 220.000 + 1,48 % pr. år af den af den i pkt. 2.1 angivne pris for den trafikale ydelse samt DKK 220.000 + 1,48 % pr. år af den i pkt. 2.1.1 angivne pris for option på forlængelse af den trafikale ydelse.

Tabel 5. Tilskud for Option B

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	Udfyldes af TS
01.01.11 – 31.12.11	Udfyldes af TS
01.01.12 – 31.12.12	Udfyldes af TS
01.01.13– 31.12.13	Udfyldes af TS
01.01.14 – 31.12.14	Udfyldes af TS
01.01.15 – 31.12.15	Udfyldes af TS
01.01.16 – 31.12.16	Udfyldes af TS
01.01.17 – 31.12.17	Udfyldes af TS
01.01.08 – 08.12.18	Udfyldes af TS
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	Udfyldes af TS
01.01.19 – 31.12.19	Udfyldes af TS
01.01.20 – 12.12.20	Udfyldes af TS

I tabellen, som udfyldes af Trafikstyrelsen, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 2.2.3 Option C – Supplerende trafikering Tønder-Niebull

UK-13.22 Operatøren tilbyder at gennemføre option C i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.3, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 6.

UK-13.23 Prisen for option C er til enhver tid DKK 250.000 + 2,16 % pr. år af den af den i pkt. 2.1 angivne pris for den trafikale ydelse samt DKK 250.000 + 2,16 % pr. år af den i pkt. 2.1.1 angivne pris for option på forlængelse af den trafikale ydelse.

Tabel 6. Tilskud for Option C

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	Udfyldes af TS
01.01.11 – 31.12.11	Udfyldes af TS
01.01.12 – 31.12.12	Udfyldes af TS
01.01.13 – 31.12.13	Udfyldes af TS
01.01.14 – 31.12.14	Udfyldes af TS
01.01.15 – 31.12.15	Udfyldes af TS
01.01.16 – 31.12.16	Udfyldes af TS
01.01.17 – 31.12.17	Udfyldes af TS
01.01.18 – 31.12.18	Udfyldes af TS
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	Udfyldes af TS
01.01.19 – 31.12.19	Udfyldes af TS
01.01.20 – 31.12.20	Udfyldes af TS

I tabellen, som udfyldes af Trafikstyrelsen, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

## 2.2.4 Option D – Totimersfrekvens

### Option D 1. Danske strækninger

UK-13.24 Operatøren tilbyder at gennemføre option D 1 i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.4, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 7.

Tabel 7. Tilskud for trafikbetjeningen inden for rammerne af option D1

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	

01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

#### Option D 2. Tønder-Niebull

UK-13.25

Operatøren tilbyder at gennemføre option D 2 i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.5, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 8.

Tabel 8. Tilskud for trafikbetjeningen inden for rammerne af option D2

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	

01.01.20 – 12.12.20

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 2.2.5 Option E – Ændringer i trafikomfanget

UK-13.26

Operatøren tilbyder at udvide eller reducere trafikbetjeningen, uanset omfang af kaldte optioner, med ekstra eller færre togkilometer i henhold til de i bilag 2, pkt. 3.6 opstillede specifikationer og i øvrigt i overensstemmelse med de i Kontrakten opstillede retningslinier, samt i overensstemmelse med de stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 9.

Myldretid: Mandag-fredag eksklusiv helligdage kl. 6.30 - 9.00,  
jf. bilag 2, pkt. 3.5

Øvrige tid: Øvrig tidsrum end Myldretid

Tabel 9. Option E Ændringer i trafikomfanget

Tilskud for ekstra eller færre togkm			
Den primære driftsperiode	Myldretid/øvrige tid	DKK. pr. togkm. uden ekstra togsæt	DKK. pr. ekstra/færre togsæt pr. hele periode
12.12.10 – 31.12.10	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.11 – 31.12.11	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.12 – 31.12.112	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.13 – 31.12.13	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.14 – 31.12.14	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.15 – 31.12.15	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.16 – 31.12.16	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.17 – 31.12.17	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.18 – 08.12.17	Myldretid		
	Øvrige tid		

Optionsperioden			
09.12.18 – 31.12.18	Myldretid		
	Øvrig tid		
01.01.19 – 31.12.19	Myldretid		
	Øvrig tid		
01.01.20 – 12.12.20	Myldretid		
	Øvrig tid		

Tabellen, som udfyldes af operatøren, viser den tilbudte enhedspris for ekstra trafikproduktion, hvor prisen er angivet pr. togkm. og pr. ekstra/færre togsæt

### 2.2.6 Overdragelsessum

UK-13.27 Summen af de enkelte togsæts forventede foreløbige købesum før regulering, jf. nærmere bilag 4, tilbudstekst 4.A:

**DKK.:**

Udfyldes af TS

### 3 Den trafikale ydelse med materiel med delvis kvalitetsniveau A og delvis kvalitetsniveau B. Sideordnet udbud II.

UK-13.28 Tilbud baseret på, at den trafikale ydelse beskrevet i bilag 2 med optioner opfyldes, med togsæt af henholdsvis kvalitetsniveau A, jf. bilag 3, pkt. 3.2 og kvalitetsniveau B, jf. bilag 3, pkt. 3.3, ligesom udbudsbetingelserne i øvrigt skal opfyldes. Sideordnet udbud i forhold til Sideordnet udbud I.

#### 3.1 Den trafikale ydelse i den primære driftsperiode

UK-13.29 Operatøren tilbyder at opfylde alle forpligtelser i Kontrakten i hele driftsperioden inden for den i bilag 2 specificerede trafikale ydelse for et samlet tilskud, jf. tabel 10, på:

DKK.:

Skriver DKK.:

Tabel 10. Tilskud for den tilbudte trafikale ydelse

Tilskud for den primære driftsperiode	
	Den trafikale ydelse
Driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.18 – 08.12.18	
I alt	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskuddet for den trafikale ydelse fordelt på de valgte tidsperioder.

UK-13.30 De til den trafikale ydelse med de af Trafikstyrelsen beregnede årlige togkm er angivet i bilag 2, appendiks 2.1.

- UK-13.31 I tabel 2 er oplyst fordelingen af tilskuddet på kontraktelementer for den trafikale ydelse for perioden 12.12.10 – 08.12.18.
- UK-13.32 Trafikstyrelsen dækker ikke merudgifter til tomkørsel eller lignende i forbindelse med udnyttelse af optioner.

#### *Indtægter og udgifter*

- UK-13.33 Tilskuddet er inklusiv moms og øvrige afgifter i det omfang de ikke kan afløftes. Operatørens udgifter til outsourcete opgaver medtages. Alle poster i tabel 11 medtages kun én gang, således at det samlede beløb svarer til det tilbudte beløb for perioden 12.12.10 – 08.12.18.
- UK-13.34 Omkostninger, der ikke er nævnt eksplicit, medtages hvor de mest naturligt hører hjemme. Overheads og fortjeneste indlægges som et ensartet % tillæg på alle poster. Indtægter angives som negative tal.

Tabel 11. *Indtægter og udgifter*

Specifikation af indtægter og udgifter for den trafikale ydelse for perioden 12.12.10 – 08.12.18	1000 DKK.
<b>Materiel:</b>	
Omkostninger med relation til leje/køb mv. af rullende materiel	
Omkostninger med relation til vedligehold af rullende materiel, inklusive reservedelsforbrug og personaleomkostninger	
Omkostninger med relation til klargøring/rengøring af rullende materiel, inklusive snerydning, graffitiadfrensning og personaleomkostninger	
Omkostninger med relation til leje af værksteds/klargøringsfaciliteter inklusive de dermed forbundne driftsomkostninger	
Øvrige omkostninger i forbindelse med rullende materiel	
<b>Stationer:</b>	
Omkostninger for lejebetaling for stationer	
Omkostninger for rengøring af stationer, inklusive personaleomkostninger	
Øvrige omkostninger med relation til stationer, dog eksklusiv det under 'salg og markedsføring' anførte	
<b>Salg og markedsføring:</b>	
Omkostninger med relation til drift af kiosker og billetkontorer, inklusive personaleomkostninger. Overskud angives negativt	
Omkostninger med relation til drift af Billetsalgsmaskiner	
Indtægter fra billetsalg, herunder provision og salg af særlige produkter jf. bilag 7. Indtægter angives negativt	
Omkostninger med relation til operatørens kompensationsforpligtelse til passagerer ved forsinkelser	
Omkostninger med relation til markedsføring (reklame) og kunderelateret information	
<b>Togdrift:</b>	



Omkostninger vedrørende baneafgifter, netto	
Personaleomkostninger for lokomotivførere (ekskl. omkostninger til uddannelse af lokomotivførere)	
Omkostninger med relation til uddannelse af lokomotivførere	
Omkostninger med relation til andet ombordpersonale end lokomotivførere	
Omkostninger med relation til trafikovervågning og trafikstyring, inklusive personaleomkostninger hertil	
Omkostninger med relation til administration inkl. personaleomkostninger	
Øvrige omkostninger med relation til personale	
Omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med særkøreplaner	
Omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med nødkøreplaner	
Omkostninger med relation til energiforbrug	
Øvrige omkostninger til togdrift	
<b>Administration og planlægning:</b>	
Omkostninger med relation til administration	
<b>Bod/bonus:</b>	
Operatørens beregnede bod/bonus for rettidighed. Indtægter angives negativt	
Operatørens beregnede bod/bonus for passagertilfredshed. Indtægter angives negativt	
Operatørens beregnede bonus for driftstart. Indtægter angives negativt	
<b>Øvrige:</b>	
Omkostninger med relation til passagertællinger Evt. øvrige omkostninger og indtægter det der ikke er medtaget ovenfor. Indtægter angives negativt	
I alt	

I tabel 2, som udfyldes af operatøren, oplyses indtægter og udgifter på kontraktelementer for den trafikale ydelse for periode fra 12.12.10 – 08.12.18

### 3.1.1 Option på forlængelse af den trafikale ydelse

UK-13.35

Operatøren tilbyder at levere trafikbetjening og samtlige andre ydelser beskrevet i Kontrakten i hele optionsperioden inden for de specificerede rammer af den trafikale ydelse for et samlet tilskud på:

DKK.:

Skriver DKK.:

Tabel 12. Tilskud for den trafikale ydelse

Tilskud for optionsperioden	
	Option på forlængelse af trafikale ydelse
Optionsperioden	1.000 DKK.
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	
I alt	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskuddet fordelt på de valgte tidsperioder.

### 3.2 Materiel Option

UK-13.36 Trafikstyrelsen har som option mulighed for at udskifte rullende materiel af kvalitetsniveau B med materiel af kvalitetsniveau A, jf. bilag 3, kapitel 8. Operatøren tilbyder som option at gennemføre den fulde trafikale ydelse inklusiv option på forlængelse samt alle trafikale optioner, med en materielbeholdning der lever op til bilag 3, kapitel 8, jf. bilag 3, pkt. 3.2.

UK-13.37 Operatøren tilbyder således at opfylde alle forpligtelser i Kontrakten i hele driftsperioden samt optionsperioden for et yderligere tilskud pr. år. som anført herunder:

DKK.:

Skriver DKK.:

UK-13.38 Det understreges, at Operatøren modtager de i bilag 13, kapitel 3 angivne tilskud for de respektive ydelser, og at Operatøren således herudover modtager et samlet årligt beløb ved kald af materiel optionen.

#### 3.2.1 Overdragelsessum i Materieloption

*Overdragelsessum*

UK-13.39 Summen af de enkelte togsæts forventede foreløbige købesum før regulering, jf. nærmere bilag 4, tilbudstekst 4.A:

DKK.:

### 3.3 Trafikale optioner

UK-13.40 I tillæg til ovenstående tilbud tilbyder operatøren som option at gennemføre et antal optioner, som Trafikstyrelsen, i henhold til reglerne herom jf. bilag 2, kan vælge at gøre brug af såvel enkeltvis som flere samtidigt i forhold til trafikomfanget, som specificeret i bilag 2.

UK-13.41 Trafikstyrelsen dækker ikke merudgifter til tomkørsel eller lignende i forbindelse med udnyttelse af optioner.

#### 3.3.1 Option A – Supplerende trafikering Århus-Viborg

UK-13.42 Operatøren tilbyder at gennemføre option A i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.1, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 13.

Tabel 13. Tilskud for trafikbetjening inden for rammerne af Option A

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 3.3.2 Option B – Trafikering Tønder-Niebüll – Gennemgående trafik

UK-13.43 Operatøren tilbyder at gennemføre option B i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.2 angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 14.

UK-13.44 Prisen for option B er til enhver tid DKK 220.000 + 1,48 % pr. år af den af den i pkt. 2.1 angivne pris for den trafikale ydelse samt DKK 220.000 + 1,48 % pr. år af den i pkt. 2.1.1 angivne pris for option på forlængelse af den trafikale ydelse.

Tabel 14. Tilskud for Option B

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	Udfyldes af TS
01.01.11 – 31.12.11	Udfyldes af TS
01.01.12 – 31.12.12	Udfyldes af TS
01.01.13– 31.12.13	Udfyldes af TS
01.01.14 – 31.12.14	Udfyldes af TS
01.01.15 – 31.12.15	Udfyldes af TS
01.01.16 – 31.12.16	Udfyldes af TS
01.01.17 – 31.12.17	Udfyldes af TS
01.01.08 – 08.12.18	Udfyldes af TS
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	Udfyldes af TS
01.01.19 – 31.12.19	Udfyldes af TS
01.01.20 – 12.12.20	Udfyldes af TS

I tabellen, som udfyldes af Trafikstyrelsen, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 3.3.3 Option C – Supplerende trafikering Tønder-Niebüll

UK-13.45 Operatøren tilbyder at gennemføre option C i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.3, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 15.

UK-13.46 Prisen for option C er til enhver tid DKK 250.000 + 2,16 % pr. år af den af den i pkt. 2.1 angivne pris for den trafikale ydelse samt DKK 250.000 + 2,16 % pr. år af den i pkt. 2.1.1 angivne pris for option på forlængelse af den trafikale ydelse.

Tabel 15. Tilskud for Option C

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære	1.000 DKK.

driftsperiode	
12.12.10 – 31.12.10	Udfyldes af TS
01.01.11 – 31.12.11	Udfyldes af TS
01.01.12 – 31.12.12	Udfyldes af TS
01.01.13– 31.12.13	Udfyldes af TS
01.01.14 – 31.12.14	Udfyldes af TS
01.01.15 – 31.12.15	Udfyldes af TS
01.01.16 – 31.12.16	Udfyldes af TS
01.01.17 – 31.12.17	Udfyldes af TS
01.01.08 – 08.12.18	Udfyldes af TS
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	Udfyldes af TS
01.01.19 – 31.12.19	Udfyldes af TS
01.01.20 – 12.12.20	Udfyldes af TS

I tabellen, som udfyldes af Trafikstyrelsen, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

### 3.3.4 Option D – Totimersfrekvens

#### Option D 1. Danske strækninger

UK-13.47 Operatøren tilbyder at gennemføre option D 1 i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.4, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 16.

Tabel 16. Tilskud for trafikbetjeningen inden for rammerne af Option D1

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	

01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

#### Option D 2. Tønder-Niebull

UK-13.48 Operatøren tilbyder at gennemføre option D 2 i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 3.5, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 17.

Tabel 17. Tilskud inden for rammerne af Option D2

Tilskud for den primære driftsperiode og for optionsperioden	
Den primære driftsperiode	1.000 DKK.
12.12.10 – 31.12.10	
01.01.11 – 31.12.11	
01.01.12 – 31.12.12	
01.01.13– 31.12.13	
01.01.14 – 31.12.14	
01.01.15 – 31.12.15	
01.01.16 – 31.12.16	
01.01.17 – 31.12.17	
01.01.08 – 08.12.18	
Optionsperioden	
09.12.18 – 31.12.18	
01.01.19 – 31.12.19	
01.01.20 – 12.12.20	

I tabellen, som udfyldes af operatøren, vises tilskud for den specificerede option i de angivne tidsperioder.

#### 3.3.5 Option E – Ændringer i trafikomfanget

UK-13.49 Operatøren tilbyder at udvide eller reducere trafikbetjeningen, uanset omfang af kaldte optioner, med ekstra eller færre togkilometer i henhold til de i bilag 2, pkt. 3.6 opstillede specifikationer og i øvrigt i overensstemmelse med de i Kontrakten opstillede retningslinier, samt i overensstemmelse med de stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 18.

UK-13.50

Myldretid: Mandag-fredag eksklusiv helligdage kl. 6.30 - 9.00, jf. bilag 2, pkt. 3.5
Øvrige tid: Øvrig tidsrum end Myldretid

Tabel 18. Option E Ændringer i trafikomfanget

Tilskud for ekstra eller færre togkm			
Den primære driftsperiode	Myldretid/øvrige tid	DKK. pr. togkm. uden ekstra togsæt	DKK. pr. ekstra/færre togsæt pr. hele periode
12.12.10 – 31.12.10	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.11 – 31.12.11	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.12 – 31.12.12	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.13 – 31.12.13	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.14 – 31.12.14	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.15 – 31.12.15	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.16 – 31.12.16	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.17 – 31.12.17	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.18 – 08.12.17	Myldretid		
	Øvrige tid		
Optionsperioden			
09.12.18 – 31.12.19	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.20 – 12.12.20	Myldretid		
	Øvrige tid		
01.01.20 – 12.12.20	Myldretid		
	Øvrige tid		

Tabellen, som udfyldes af operatøren, viser den tilbudte enhedspris for ekstra trafikproduktion, hvor prisen er angivet pr. togkm. og pr. ekstra/færre togsæt

### 3.3.6 Overdragelsessum

UK-13.51 Summen af de enkelte togsæts forventede foreløbige købesum før regulering, jf. nærmere bilag 4, tilbudstekst 4.A:

**DKK.:**

Udfyldes af TS



## 4 Underskrift

### 4.1 Underskrift

UK-13.52

Operatøren erklærer ved sin underskrift på nærværende tilbud, at der i tilbuddet er medtaget alle operatørydelser, som er nødvendige til opfyldelse af Kontrakten.

Dato:

---

Operatøren:

---

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

**Bilag 13  
Tilbudsliste**

# **Bilag 14**

## **Udkast til anfordringsgaranti**

Marts 2009

## Indhold

<b>1</b>	<b>Udkast til anfordringsgaranti</b>	<b>3</b>
1.1	Garantirekvirent/garantibeløb	3
1.2	Baggrund for sikkerhedsstillelsen	3
1.3	Garantiens ikrafttræden	3
1.4	Udbetaling under garantien	3
1.5	Garantiens ophør	3
1.6	Kontraktændringer	4
1.7	Lovvalg	4

# 1 Udkast til anfordringsgaranti

## 1.1 Garantirekvirent/garantibeløb

14.1 På foranledning af og for regning ..(Operatøren).. bekræftes herved, at vi overfor Trafikstyrelsen for jernbane og færger uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort 85 mio. DKK (skriver fem og firs millioner danske kroner).

14.2 Garantien nedskrives til 80 000 000 DKK (skriver firs millioner danske kroner) den 1. marts 2011. Den 1. januar 2016 nedskrives garantien til 70 000 000 DKK (skriver halvfjers millioner danske kroner). Den 1. januar 2017 nedskrives garantien til 50 000 000 DKK (skriver halvtreds millioner danske kroner).

14.3 Trafikstyrelsen kan efter den 1. marts 2011 men inden den 1. januar 2016 meddele os at garantien i stedet nedskrives med følgende kadence:

14.4 Garantien nedskrives til 70 000 000 DKK (skriver et halvfjers millioner danske kroner) den 1. januar 2018. Den 1. januar 2019 nedskrives garantien til 50 000 000 DKK (skriver halvtreds millioner danske kroner).

## 1.2 Baggrund for sikkerhedsstillelsen

-14.5 Beløbet skal tjene til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Trafikstyrelsen for jernbane og færger har eller senere måtte få mod .. (Operatøren) .. i forbindelse med kontrakt af ... 2009 med eventuelle senere ændringer om udførelse af persontransport med jernbane.

## 1.3 Garantiens ikrafttræden

14.6 Garantien er gældende fra dags dato.

## 1.4 Udbetaling under garantien

14.7 Garantibeløbet udbetales til Trafikstyrelsen for jernbane og færger ved Trafikstyrelsen for jernbane og færgers første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer Trafikstyrelsen for jernbane og færger efter den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

## 1.5 Garantiens ophør

14.8 Garantien er gyldig, indtil Trafikstyrelsen for jernbane og færger skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

14.9 Garantierklæringen tilbagesendes til os med påtegning om frigivelse, så snart garantien i sin helhed er frigivet.

14.10 Trafikstyrelsen 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.

## 1.6 Kontraktændringer

14.11 Trafikstyrelsen for jernbane og færger kan give .. (Operatøren) .. henstand og indgå aftale med .. (Operatøren) .. om ændringer af den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt, uden at det påvirker nærværende garantis gyldighed.

## 1.7 Lovvalg

Nærværende anfordringsgaranti er undergivet dansk ret.

Dato.....

.....

Garantens underskrift

*Trafikstyrelsen  
Adelgade 13  
DK-1304 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*

***Bilag 14, Anfordrings-  
garanti***