

Tilbudsgrundlag

Bind I

April 2007

Indhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Generelt | 4 |
| 1.1 | Indledning | 4 |
| 1.2 | Den ordregivende myndighed | 5 |
| 1.3 | Inviterede tilbudsgivere | 5 |
| 1.4 | Målsætninger | 6 |
| 2 | Udbudsbetingelserne | 7 |
| 2.1 | Udbudsbetingelserne | 7 |
| 2.2 | Nummereret tilbudstekst | 9 |
| 2.3 | Kursiveret tilbudstekst | 10 |
| 2.4 | Complianceliste | 11 |
| 2.5 | Supplerende oplysninger til udbudsbetingelserne | 13 |
| 2.6 | Spørgsmål til udbudsbetingelserne | 13 |
| 2.6.1 | Henvendelser til andre parter | 14 |
| 2.6.2 | Besigtigelse | 14 |
| 2.6.3 | Datarum | 14 |
| 3 | Udbudsforløb | 16 |
| 3.1 | Tilbudsfrist for første forhandlingstilbud | 16 |
| 3.2 | Åbning af tilbud | 16 |
| 3.3 | Tidsplan | 16 |
| 3.4 | Forhandling | 17 |
| 3.5 | Dialog med Skånetrafiken | 17 |
| 3.6 | Forhandlingsprocessen | 17 |
| 3.6.1 | Mødekalender | 19 |
| 3.7 | Endelig kontrakttildeling og "standstill"-periode | 19 |
| 3.8 | Krav til vedståelse for endeligt tilbud | 19 |
| 4 | Udformning af tilbud | 20 |
| 4.1 | Disponering af tilbud | 20 |
| 4.1.1 | Resumé af det samlede tilbud | 20 |
| 4.1.2 | Forbehold | 21 |
| 4.1.3 | Tilbudsgivers løsningsforslag | 21 |
| 4.1.4 | Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø | 21 |
| 4.1.5 | Øvrige oplysninger m.v. | 22 |
| 4.2 | Afgivelse af flere tilbud | 22 |
| 4.2.1 | Udformning af flere tilbud | 22 |
| 5 | Krav og forbehold | 24 |
| 5.1 | Krav | 24 |
| 5.1.1 | Ufravigelige krav til tilbudsudformningen | 24 |
| 5.1.2 | Øvrige ufravigelige krav | 24 |
| 5.1.3 | Generelt | 24 |
| 5.2 | Forbehold og alternative tilbud | 24 |
| 6 | Tildelingskriterier og vurdering | 26 |
| 6.1 | Pris | 26 |
| 6.1.1 | Markedspris på IR4 | 26 |
| 6.1.2 | Point på pris | 26 |

| | | |
|----------|--------------------------------------|-----------|
| 6.2 | Kvalitet | 28 |
| 6.2.1 | Point for kvalitet | 29 |
| 6.3 | Leveringssikkerhed | 30 |
| 6.3.1 | Point for leveringssikkerhed | 30 |
| 6.4 | Samlet pointtal | 31 |
| 6.5 | Korrektion og tildeling | 31 |
| 6.5.1 | Uddybende om korrektion | 32 |
| 6.6 | Rådgivende panel | 35 |
| 7 | Generelle vilkår | 36 |
| 7.1 | Udgifter og omkostninger | 36 |
| 7.2 | Klageadgang | 36 |
| 7.3 | Lejekontrakter og benyttelsesaftaler | 36 |
| 7.4 | DSB's mulighed for at byde | 36 |
| 7.5 | Rettigheder til udbudsbetingelserne | 36 |
| 7.6 | Fortrolighed | 37 |
| 7.7 | Annullering mv. | 37 |
| 7.8 | Moms | 37 |

Appendiks 1

Vurdering af moms- og lønsumsafgiftmæssige forhold, udarbejdet af SKAT 3. august 2006

Appendiks 2

Vurdering af moms- og lønsumsafgiftmæssige forhold, udarbejdet af SKAT 21. august 2006

1 Generelt

1.1 Indledning

Nærværende udbud er et udbud med forhandling.

Udbuddet omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af persontransport med jernbane som offentlig service herunder bl.a. personbefordring med tog, vedligehold og klargøring af materiel, billetsalg samt passagerinformation.

Kontrakten er udformet som en bruttokontrakt, hvor billetindtægterne tilfalder Trafikstyrelsen.

Det er Trafikstyrelsens hensigt, at den vindende operatør, herefter benævnt 'Operatøren', skal gives de bedste betingelser for synlighed og nærhed til passagererne samt mulighed for at tilnærme sig et kunde-leverandørforhold. Kontrakten omfatter derfor incitamentsordninger af væsentlig økonomisk betydning som bl.a. beskrevet i Kontraktens bilag 8.

Operatøren skal leje de af DSB ejede Øresundstogsæt og anvende disse i den udbudte trafik. For så vidt angår den del af den udbudte trafik, der ikke krydser Øresund, er det Operatørens ansvar at tilvejebringe rullende materiel som er egnet til trafikken, enten ved at leje et antal DSB-ejede IR4-togsæt som i dag bruges på strækningen, eller ved selv at medbringe eget rullende materiel. Operatøren kan også anvende en kombination af DSB's og medbragt materiel.

Operatøren får mulighed for at foretage vedligehold og klargøring af tog på de af DSB ejede faciliteter og pålægges opgaver vedrørende billetsalg og øvrig drift på 11 af de 17 stationer, som ligger på de udbudte strækninger.

Leje af DSB-ejede faciliteter som materiel, værksteder, klargøringsfaciliteter mv. sker på baggrund af udkast til lejeaftaler med på forhånd faste priser og betingelser, ens for alle tilbudsgivere.

Nye lokomotivførere kan uddannes gennem den offentlige uddannelse for lokomotivførere.

Operatøren modtager et samlet vederlag via en bruttokontrakt, hvor billetindtægterne og andre indtægter ikke udgør en del af vederlaget. Kontrakten omfatter incitamentsordninger af væsentlig økonomisk betydning og omfatter bod/bonus i forhold til antallet af passagerer, bonus i forhold til billetindtægter og bod/bonus i forhold til rettidighed og kundetilfredshed.

Det ovenfor beskrevne gengiver blot i hovedtræk opgavens omfang. Den nærmere beskrivelse af den udbudte opgave og vilkår for varetagelsen af denne er beskrevet i bind II.

Nærværende tjenesteydelser er omfattet af Udbudsdirektivets Bilag II B, hvilket betyder, at der er tale om en udbudsforretning, som kun i begrænset omfang er omfattet af Udbudsdirektivets udbudsprocedurer.

Udbuddet gennemføres i samarbejde med Skånetrafiken, som samtidigt udbyder den svenske del af den integrerede togtrafik over Øresund. Udbudsbetingelserne er afstemt med Skånetrafiken med henblik på at sikre harmoni mellem den til dette udbud hørende kontrakt og den til det svenske udbud tilhørende kontrakt. For nærmere oplysninger om Skånetrafikens udbud henvises til Skånetrafiken.

I dette samt det svenske udbud kan tilbudsgiver afgive tilbud baseret på, at tilbudsgiver tildeles kontrakten for den danske del af Øresundstrafikken (A) og/eller afgive tilbud under forudsætning af, at tilbudsgiver - eller en af tilbudsgiver nærmere udpeget prækvalificeret tilbudsgiver - tildeles kontrakten for den svenske del af Øresundstogtrafikken (B), som nærmere beskrevet nedenfor i pkt. 4.2.

1.2 Den ordregivende myndighed

Den ordregivende myndighed er:

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger
Adelgade 13
DK-1304 København K
Telefon: +45 72 26 70 00
Telefax: +45 72 26 70 70
www.trafikstyrelsen.dk
E-mail: info@trafikstyrelsen.dk / oresundsudbud@trafikstyrelsen.dk

Herefter benævnt Trafikstyrelsen.

Alle henvendelser vedrørende udbuddet, herunder spørgsmål med videre, skal i løbet af udbudsprocessen rettes til Trafikstyrelsen, att.: Claus Klitholm.

1.3 Inviterede tilbudsgivere

Trafikstyrelsen har prækvalificeret følgende virksomheder, der alle er opfordret til at afgive tilbud på den udbudte opgave:

- Arriva Skandinavien A/S
- Konsortiet bestående af Connex Sverige AB og Veolia Transport Danmark A/S (tidligere Connex Danmark A/S)
- DB REGIO AG
- Kystbanen A/S
- MTR Corporated Limited
- NSB AS
- SJ AB
- Svenska Tågkompaniet AB

1.4 Målsætninger

Der er følgende politisk fastlagte overordnede målsætninger for udbuddet:

Togtrafik med høj kvalitet

Togtrafikken på de udbudte strækninger skal generelt have høj kvalitet og udgøre et attraktivt og pålideligt produkt og skal understøtte den fortsatte integration i Øresundsregionen. Udbuddet skal sikre togtrafik med høj rettidighed og kunne håndtere den betydelige vækst, som forventes i den grænseoverskridende trafik.

Velfungerende konkurrence

Konkurrence om statens trafikkontrakter skal skabe fortsat nytænkning og effektivisering i jernbanesektoren. Udbuddet skal tilrettelægges med henblik på, at så mange som muligt af de større togselskaber finder det attraktivt at afgive gode, gennearbejdede tilbud, og så der er reel konkurrence mellem selskaberne.

Vellykket udbudsproces

Udbuddet skal sikre de bedst mulige forudsætninger for, at den vindende operatør kan drive trafikken tilfredsstillende fra start til slut i kontraktperioden. Udbuddet skal fremstå som et vellykket eksempel på et omfattende og komplekst samarbejde mellem myndigheder på begge sider af Øresund.

Udbudsbetingelserne er udarbejdet med det sigte, at ovennævnte målsætninger bliver indfriet gennem udbuddet af trafikopgaven og ved kontrakttildelingen, og de afspejles derfor i tildelingskriterierne, jf. afsnit 6.

2 Udbudsbetingelserne

2.1 Udbudsbetingelserne

Udbudsbetingelserne består af følgende:

- Nærværende tilbudsgrundlag (bind I) med appendiks 1 og 2 samt
- Hovedkontrakt med følgende bilag og appendiks (bind II):
 - o Bilag 1 Definitioner
 - o Bilag 2 Trafikbetjening
 - Appendiks 1: Udbudskøreplan fra januar 2009 til køreplansskiftet 2009/2010
 - Appendiks 2: Tillægspakker og reduktionspakker
 - Appendiks 3: Togsæt pr. togafgang i kontraktperioden
 - o Bilag 3 Materiel
 - Appendiks 1: Aftale om leje af DSB's Øresundstogsæt
 - Appendiks 2: Aftale om leje af DSB's IR4-togsæt
 - Appendiks 3: Aftale om leje af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter på Helgoland
 - Appendiks 4: Aftale om benyttelse af produktionsafsnit B på Helgoland
 - Appendiks 5: Aftale om leje af DSB's vaske- og forsyningsanlæg i Helsingør
 - Appendiks 6: Aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg på Helgoland
 - Appendiks 7: Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg på Helgoland
 - Appendiks 8: Aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg i Kastrup
 - Appendiks 9: Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg i Kastrup
 - Appendiks 10: Priser for leje og benyttelse m.m.
 - Appendiks 11: Vedligeholdelsesfaciliteter
 - Appendiks 12: Klargøringsfaciliteter
 - o Bilag 4 Operatørsamarbejde
 - Appendiks 1: Udkast til Samarbejdsaftale
 - o Bilag 5 Stationer
 - Appendiks 1: Åbningstider for billet salg januar 2006.
 - Appendiks 2: Erhvervslejekontrakt for faciliteter DSB stiller til rådighed for Operatøren.
 - Appendiks 3: Erhvervslejekontrakt vedrørende opholds- og velfærdslokaler for det kørende personale.
 - Appendiks 4: Beskrivelse af DSB's kameraovervågning på Helsingør, Kokkedal og Nivå stationer
 - Appendiks 5: Notat samt tegninger over de overdragede stationer, der beskriver DSB's ansvar for drift og vedligehold
 - Appendiks 6: Materiale om billet salgsautomater

- Bilag 6 Personale
 - Appendiks 1: Oversigt over medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven
 - Appendiks 2: Øresundsuddannelse
 - Bilag 7 Salg og passagerservice
 - Appendiks 1: Bilag 3 og 3A til Bus og Tog Samarbejdsstandardaftale: Tog+
 - Appendiks 2: Rejseregler for Hovedstadsområdet
 - Appendiks 3: Aftale om kompensationsordning for togpassagerer
 - Appendiks 4: Folder om handicapservice
 - Appendiks 5: Beskrivelse af arbejdsproces i forbindelse med "Rejseplanen"
 - Appendiks 6: Omsætningstal for billet salg på de overdragede stationer
 - Bilag 8 Incitamentter
 - Appendiks 1: Kundetilfredshedsundersøgelsesnes spørgeskema
 - Appendiks 2: Passagertællinger
 - Appendiks 3: Ambitionsniveau for automatiske tællesystemer
 - Bilag 9 Forberedelsesperioden
 - Bilag 10 Operatørkontrakt med infrastrukturforvaltere
 - Appendiks 1: Operatørkontrakt med Banedanmark
 - Appendiks 2: Notat vedrørende trafikering på Øresundsforbindelsen
 - Bilag 11 Ophør
 - Bilag 12 Organisation og samarbejde
 - Appendiks 1: Rapportering
 - Bilag 13 Tilbudsliste
 - Bilag 14 Udkast til anfordringsgaranti
 - Bilag 15 Operatørens løsning
 - Appendiks 1: Compliancelister til endeligt tilbud
- Spørgsmål/svar til udbudsbetingelserne

Tilbudsgiverne modtager en papirudgave af udbudsbetingelserne vedlagt en kopi på cd-rom, bortset fra:

- appendiks 1-12 til bilag 3 til Hovedkontrakten
- appendiks 2-6 til bilag 5 til Hovedkontrakten og
- appendiks 2 og 4 til bilag 7 til Hovedkontrakten

som er, eller vil blive, tilgængelige i datarummet på www.oresundstog.dk.

CD-rom'en indeholder de samme dokumenter der er fremsendt i papirudgave i elektronisk format til brug for udarbejdelse af tilbud.

I tilfælde af uoverensstemmelse mellem et fremsendt trykt dokument og den fremsendte CD-rom, har det trykte dokument forrang.

I tilknytning til udbudsbetingelserne er etableret et web baseret datarum (datarummet), der indeholder to former for dokumenter:

- dokumenter, der er en del af udbudsbetingelserne, men som ikke er fremsendt i papirudgave, jf. ovenfor, samt
- dokumenter, der indeholder information og baggrundsmateriale, men som ikke indgår som en del af udbudsbetingelserne.

Datarummet er nærmere beskrevet nedenfor i pkt. 2.5.3.

2.2 Nummereret tilbudstekst

I bilagene til Hovedkontrakten har Trafikstyrelsen indsat en tilbudstekst til brug for tilbudsgivningen. Tilbudsteksten er nummeret for at lette overblikket for tilbudsgiver ved tilbudsgivning.

Fra tilbudstekstens begyndelse er resten af det pågældende tekstafsnit tilbudstekst uanset, om der fra tilbudstekstens nummer er et eller flere tekstafsnit. Det er således altid en nummereret overskrift, der udgør afslutningen af den konkrete tilbudstekst.

Tilbudsteksten kan se ud som følgende:

"2.1 Tilbudsgiver kan i sit første forhandlingstilbud tilbyde et andet forslag til køreplan som afviger fra udbudskøreplanen i appendiks 1.

Følgende krav er knyttet til forslaget:

- a. Frekvens og standsningsmønster skal opfylde kravene som beskrevet ovenfor i pkt. 2.1.
- b. Ankomst- og afgangstidspunkterne i Malmö skal være som anført i appendiks 1.
- c. Togene skal på strækningen København H.- Hellerup køre med helt jævn 10 min. frekvens i begge retninger.
- d. Køreplanen skal medføre kortere rejsetid i en række relationer, uden at forringe øvrige rejsetider.
- e. Køreplanen omhandler alene togtrafik, vedrørende Kontrakten og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup

Forslaget skal dels indeholde et konkret forslag til køreplan og dels en beskrivelse af på hvilke punkter køreplanforslaget evt. påvirker øvrige dele af tilbuddet.

Forslaget vil blive drøftet i forbindelse med første forhandlingsrunde. Heri vil fordele og ulemper ved forslaget samt forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet blive drøftet.

Ved afslutningen af første forhandlingsrunde vil Trafikstyrelsen opfordre tilbudsgiver til at aflevere justerede/endeligt tilbud enten baseret på udbudskøreplanen eller baseret på tilbudsgivers andet forslag til køreplan. Tilbudsgiver træffer selv afgørelsen om hvorvidt opfordringen tages til følge. Det justerede/endelige tilbud skal således være baseret enten på udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan.

Afgives der tilbud på baggrund af det andet forslag til køreplan gælder der den samme regulering for det andet forslag til køreplan som for udbudskøreplanen.

Trafikstyrelsens opfordring til enten at anvende udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan, vil dels ske på baggrund af forslaget evne til at skabe kortere rejsetider for passagerne og dels på baggrund af forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet set i forhold til tildelingskriterierne.

Eksempel slut.

Nummerrækkefølgen har ingen betydning for prioriteringen ved tilbudsvurderingen.

Trafikstyrelsen ser gerne, at tilbudsgiver i forbindelse med sin tilbudsgivning anvender og udfylder bilag 15, Operatørens løsning, der bl.a. gengiver uddrag af relevante tilbudstekster fra de enkelte kontraktbilag. På den baggrund søger Trafikstyrelsen at sikre at tilbuddet belyser de forhold Trafikstyrelsen efterspørger og samtidig følger den disponering der følger af bilagsnummereringen. Se i øvrigt det beskrevne nedenfor i afsnit 4 vedr. "Udformning af tilbud".

2.3 Kursiveret tilbudstekst

I bilagene til Hovedkontrakten har Trafikstyrelsen indsat en vejledningstekst til brug for tilbudsgivningen. Vejledningsteksten er *kursiveret* for at lette overblikket for tilbudsgiver ved tilbudsgivning. Denne tekst indeholder alene vejledende tekst til brug for tilbudsgivningen. Den vejledende tekst kan se ud som følgende eksempel:

"Ændringer i infrastrukturen i Malmö

Der henvises til notat af 2006-02-28 'Kapacitetsforhold omkring Malmö' udarbejdet af Rambøll for Skånetrafiken og Trafikstyrelsen, som kan findes i den del af datarummet, der alene indeholder oplysninger af informerende karakter, hvorfor notatet ikke er en del af Kontrakten. Notatet beskriver forhold vedr. mulighed for kørsel med 4 togsæt pr. Øresundstog, strækningkapacitet og tidsinterval mellem togafgange igennem Citytunneln, op- og nedformeringsmuligheder på ny Malmö C., vendemuligheder for togsæt samt adgangsmuligheder til opstilling/depot. Desuden beskrives mulige konsekvenser for togdriften i ombygningsperioden."

Eksempel slut.

2.4 Compianceliste

For hvert bilag til Hovedkontrakten skal tilbudsgiver på punktniveau - "krav nr." - markere om denne i sit tilbud honorerer de stillede krav under det enkelte punkt.

Compiancelisterne er vedlagt som appendiks 1 til bilag 15. Tilbudsgiver skal som en del af sit tilbud - og dermed som en del af bilag 15 til Hovedkontrakten - udfylde og vedlægge compliancelisterne i sit tilbud, der dermed bliver en del af tilbuddet.

I compliancelisterne skal tilbudsgiver angive med et "X" i kolonnen "krav opfyldt", såfremt det pågældende krav honoreres i tilbuddet. Såfremt det enkelte krav ikke honoreres - enten i dets helhed eller kun delvist - anføres baggrunden herfor i compliancelisten under "bemærkninger".

Compiancelisten kan se ud som følgende eksempel, hvorved bemærkes, at kravsnummereringen er forskellig fra bilag til bilag:

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 3. | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 3.6 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2 | | | | |
| 4.3.1 | | | | |
| 4.3.2 | | | | |
| 4.3.3. | | | | |
| 4.3.4 | | | | |

| | | | | |
|--------|--|--|--|--|
| 4.4.1. | | | | |
| 4.4.2 | | | | |
| 4.4.3 | | | | |
| 4.4.4 | | | | |
| 4.5 | | | | |
| 4.6 | | | | |
| 5 | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.1.1 | | | | |
| 5.1.2 | | | | |
| 5.1.3 | | | | |
| 5.1.4 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.2.1 | | | | |
| 5.2.2 | | | | |
| 5.3.1 | | | | |
| 5.3.2 | | | | |
| 5.3.3 | | | | |
| 6 | | | | |
| 6.1 | | | | |
| 6.1.1 | | | | |
| 6.2 | | | | |
| 6.2.1 | | | | |
| 6.2.2 | | | | |
| 6.3 | | | | |
| 6.4 | | | | |
| 6.4.1 | | | | |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 6.5 | | | | |
|-----|--|--|--|--|

Eksempel slut.

2.5 Supplerende oplysninger til udbudsbetingelserne

Trafikstyrelsen vil fremsende eventuelle supplerende oplysninger til udbudsbetingelserne (eventuelt i form af rettelsesblade) til tilbudsgiverne senest 6 dage før udløbet af tidsfristen for afgivelse af første forhandlingstilbud, tidsfristen for afgivelse af justerede tilbud og tidsfristen for afgivelse af endelige tilbud.

2.6 Spørgsmål til udbudsbetingelserne

Hvis udbudsbetingelserne skulle forekomme uklare på visse punkter, eller der er forhold, som ikke er behandlet, men som efter tilbudsgiverens opfattelse er relevante, bør tilbudsgiver i forbindelse med udarbejdelsen af et tilbud afklare dette gennem anmodninger om yderligere oplysninger om udbudsbetingelserne (skriftlige spørgsmål). Alle spørgsmål vedrørende udbudsbetingelserne skal stilles på dansk.

Eventuelle spørgsmål til udbudsbetingelserne kan løbende sendes til Trafikstyrelsen via datarummet, jf. pkt. 2.5.3, eller til Trafikstyrelsen, att.: Claus Klitholm, eller på e-post til oresundsudbud@trafikstyrelsen.dk.

Spørgsmål til udbudsbetingelserne, som modtages efter **den 5. februar 2007**, vil ikke blive besvaret inden frist for afgivelse af første forhandlingstilbud, jf. pkt. 3.1. Under forhandlingen, jf. pkt. 3.6, vil der på ny kunne stilles spørgsmål til udbudsbetingelserne. Skriftlige spørgsmål, der modtages senere end 10 dage før frist for enten afgivelse af justeret tilbud, nyt justeret tilbud eller endeligt tilbud vil ikke blive besvaret inden tilbudsfristen for det pågældende tilbud.

Trafikstyrelsen vil endvidere formulere skriftlige spørgsmål og skriftlige svar på spørgsmål rejst under forhandlingsmøderne, som efter Trafikstyrelsens vurdering er af generel interesse for alle tilbudsgivere. Tilsvarende vil Trafikstyrelsen af egen drift formulere skriftlige spørgsmål og skriftlige svar på baggrund af den dialog, der finder sted med Skånetrafiken vedrørende forståelsen af udbudsbetingelserne i relation til den grænseoverskridende trafikopgave.

Kopi af alle spørgsmål i anonymiseret form og alle svar vil tilgå alle tilbudsgiveres kontaktpersoner løbende og senest 6 dage inden tilbudsfristens udløb og lægges desuden i datarummet.

Trafikstyrelsen forbeholder sig ret til ikke at besvare indkomne spørgsmål i den rækkefølge, hvori de er modtaget.

2.6.1 Henvendelser til andre parter

Tilbudsgivere kan som et led i forberedelsen af tilbud indhente oplysninger og rådgivning fra andre relevante parter, herunder myndigheder underlagt Transport- og Energiministeriet. De med Trafikstyrelsen aftalte kontaktpersoner fremgår herunder:

- Banedanmark ved Mette Stender, e-post: kystbaneudbud@bane.dk
- Øresundsbro Konsortiet ved banechef Johnny Restrup-Sørensen, e-post: jrs@oeresundsbron.com
- Trafikstyrelsen vedr. jernbanesikkerhed ved Leif Funch, e-post: oresundsudbud@trafikstyrelsen.dk
- Skånetrafiken ved Gunnar Hermansson, e-post: oresundstag@skanetrafikken.se

Alle henvendelser vedrørende oplysninger om nærværende udbud og udbudsbetingelser skal dog rettes til Trafikstyrelsen.

Vedrørende information om henvendelser til ovennævnte instanser kan følgende oplyses:

Trafikstyrelsen har aftalt med Banedanmark, at alle relevante henvendelser fra tilbudsgivere til Banedanmark af interesse i relation til nærværende udbud, anonymiseres og udsendes af Banedanmark til tilbudsgiverne. Disse spørgsmål / svar fra Banedanmark indgår ikke som en del af udbudsbetingelserne, men kan anvendes af tilbudsgiverne som baggrundsmateriale i forbindelse med udarbejdelsen af tilbud.

Trafikstyrelsen anvender en tilsvarende fremgangsmåde i relation til oplysninger om relevante henvendelser vedrørende jernbanesikkerhed. Nærmere information om Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed findes bl.a. i bekendtgørelse nr. 779 af 19. juni 2006 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser.

2.6.2 Besigtigelse

Forinden frist for afgivelse af første forhandlingstilbud indbydes alle tilbudsgivere til at besigtige relevante strækninger, materiel, stationer mv. Alle forhold vedr. besigtigelsen varetages af Trafikstyrelsen.

Nærmere oplysninger vedr. besigtigelse samt invitation til deltagelse sendes med e-post til tilbudsgivernes kontaktpersoner.

2.6.3 Datarum

Trafikstyrelsen har på hjemmesiden om Øresundsudbuddet, www.oresundstog.dk, etableret et web baseret datarum, der *ikke* fremsendes i papirudgave til tilbudsgiverne.

Datarummet indeholder to typer af data:

For det første foreligger følgende appendiks alene i datarummet:

- appendiks 1-12 til bilag 3 til Hovedkontrakten

- appendiks 2-6 til bilag 5 til Hovedkontrakten og
- appendiks 2 og 4 til bilag 7 til Hovedkontrakten

Disse dokumenter udgør en del af udbudsbetingelserne.

Herudover indeholder datarummet dokumenter af mere informerende karakter samt diverse baggrundsmateriale. Dette materiale indgår ikke som en del af udbudsbetingelserne, ligesom Trafikstyrelsen ikke er ansvarlig for indholdet heri. Såfremt tilbudsgiveren baserer tilbud på informationer indeholdt i dette materiale, påhviler ansvaret herfor i det hele tilbudsgiver.

Tilbudsgiver må således selv indhente sådanne oplysninger om bl.a. de beskrevne forhold i denne del af datarummet, som tilbudsgiver måtte finde af betydning for sit tilbud. Det påhviler i øvrigt tilbudsgiverne at indhente oplysninger og undersøge de forhold som efter tilbudsgivernes opfattelse er nødvendige for at levere kontraktmæssig ydelse.

Spørgsmålsfunktionalitet

Der er etableret en funktionalitet i datarummet, der gør det muligt for tilbudsgivere, at stille spørgsmål til udbudsbetingelserne via datarummet. En tilbudsgiver der logger sig ind i datarummet, kan vælge funktionen "spørgsmål og svar" og kommer til en formular hvor man udfylder kontaktoplysninger og stiller selve spørgsmålet. Tilbudsgiver vil modtage en bekræftelse på, at spørgsmålet er modtaget af Trafikstyrelsen.

Når en frist for at stille spørgsmål, jf. pkt. 2.4, udløber, låses datarummet, og Trafikstyrelsen udsender herefter en papirudgave af de spørgsmål/svar, som løbende er besvaret, til alle tilbudsgivere.

Adgang til datarum

De tilbudsgivere der er opfordret til at give tilbud på opgaven, får adgang til datarummets oplysninger, og der er i opfordringen til at afgive tilbud vedlagt et fortroligt brugernavn og password, der kun må anvendes af tilbudsgiver og dennes rådgivere til at få adgang. Hver tilbudsgiver har mulighed for at få tildelt op til to personlige passwords. Ingen ud over tilbudsgiverne samt de få hos Trafikstyrelsen, der er beskæftiget med udbuddet, har adgang til datarummet.

3 Udbudsforløb

3.1 Tilbudsfrist for første forhandlingstilbud

Første forhandlingstilbud skal være Trafikstyrelsen i hænde senest **den 19. februar 2007 kl. 12.00** på den under pkt. 1.2 nævnte adresse.

3.2 Åbning af tilbud

Alle tilbud vil blive åbnet umiddelbart efter udløbet af den angivne tilbudsfrist. Tilbudsgiver har ikke adgang til at overvære åbning af tilbud, eller til at få oplysninger om andre tilbudsgiveres tilbud.

3.3 Tidsplan

Udbuddet forventes at følge nedennævnte vejledende tidsplan. Ændringer i tidsplanen meddeles tilbudsgiverne samtidigt og skriftligt på e-post.

Tabel 1. Tidsplan

| Dato | Handling |
|------------------------------|--|
| Den 5. februar 2007 | Frist for eventuelle spørgsmål til udbudsbetingelserne |
| Den 9. februar 2007 | Trafikstyrelsens seneste besvarelse af eventuelle spørgsmål til udbudsbetingelserne inden udarbejdelse af første forhandlingstilbud. |
| 19. februar 2007 kl. 12.00 | Trafikstyrelsens modtagelse af første forhandlingstilbud |
| Feb. 07 – maj 07 | <u>Forhandling</u> |
| | Trafikstyrelsens vurdering og godkendelse af første forhandlingstilbud. |
| | 1. forhandlingsrunde og evt. 2. forhandlingsrunde |
| | <i>Endeligt tilbud/kontrakttildeling</i> Afgivelse af endeligt tilbud |
| | Trafikstyrelsen anmoder evt. om at endeligt tilbud afklares, præciseres og tilpasses |
| Juni 07 | Endelig kontrakttildeling |
| | Forberedelsesfase |
| Køreplansskiftet 2008 / 2009 | Driftsstart |

3.4 Forhandling

Forhandling og kontrakttildeling sker under overholdelse af gældende EU-retslige principper, herunder principperne om ligebehandling, forbud mod forskelsbehandling og forpligtelsen til gennemsigtighed.

Formålet med forhandlingerne er at Trafikstyrelsen, gennem forhandlingerne med tilbudsgiverne, kan søge at få optimeret de afgivne tilbud til at være målrettet Trafikstyrelsens konkrete behov. Det er Trafikstyrelsen der afgør, hvilke temaer der forhandles om. Forhandlingerne vil være koncentreret om styrker og svagheder ved tilbudsgivers tilbud, og forhandlingstemaerne vil tage udgangspunkt i de fastlagte tildelingskriterier.

Forhandlingen gennemføres parallelt for alle tilbud, A og B.

3.5 Dialog med Skånetrafiken

Trafikstyrelsen kontakter Skånetrafiken med henblik på at koordinere besvarelsen af de konkrete spørgsmål fra tilbudsgiverne til udbudsbetingelserne under forhandlingsforløbet, der måtte vedrøre den fælles forståelse af et emneområde, der berører den grænseoverskridende trafikopgave.

Trafikstyrelsen og Skånetrafiken vil derudover løbende være i dialog omkring forståelsen af udbudsbetingelserne. Tilbudsgiverne vil som beskrevet ovenfor i pkt. 2.3 blive orienteret herom ved modtagelsen af skriftlige spørgsmål og svar på baggrund af dialogen mellem Skånetrafiken og Trafikstyrelsen.

3.6 Forhandlingsprocessen

1. forhandlingsrunde

På baggrund af første forhandlingstilbud inviteres alle tilbudsgivere - med undtagelse af tilbud der ikke overholder de fastlagte ufravigelige krav til tilbudsudformingen i pkt. 5.1.1 - til et eller flere separate møder. Møderne kan, såfremt indholdets omfang kræver det, strækkes over flere dage.

Tilbudsgiverne vil på disse møder få lejlighed til nærmere at præsentere tilbuddene og til at besvare opklarende og andre spørgsmål fra Trafikstyrelsen, ligesom tilbudsgiverne på disse møder vil blive orienteret om fordele og svagheder ved deres tilbud.

Tilbudsgivers eventuelle forbehold vil blive drøftet, ligesom Trafikstyrelsen vil gøre tilbudsgiver opmærksom på, om der er forhold i det første forhandlingstilbud, som Trafikstyrelsen vurderer som forbehold overfor de i udbudsbetingelserne fastlagte ufravigelige krav, jf. pkt. 5.2.

Trafikstyrelsen vil tage referat af alle møderne, og hver tilbudsgiver vil omkring 1 uge efter afholdelse af mødet med Trafikstyrelsen, modtage konkluderende referat fra det møde den pågældende tilbudsgiver selv har deltaget i.

Trafikstyrelsen vil, som en del af en løbende dialog, endvidere efter behov kunne stille skriftlige spørgsmål til tilbudsgiverne.

Trafikstyrelsen vil ikke over for andre tilbudsgivere afsløre de løsninger, som en anden tilbudsgiver har foreslået, eller andre fortrolige oplysninger som en anden tilbudsgiver har meddelt, uden dennes samtykke.

Inden afslutningen af 1. forhandlingsrunde giver Trafikstyrelsen skriftlig meddelelse til alle tilbudsgivere om tidsfristen for aflevering af justerede tilbud eller endeligt tilbud.

2. forhandlingsrunde

Trafikstyrelsen kan vælge at benytte en 2. forhandlingsrunde, hvor tilbudsgiverne ved 2. forhandlingsrundes start afleverer justerede tilbud. Hvorvidt Trafikstyrelsen vælger at benytte en 2. forhandlingsrunde vil blive meddelt tilbudsgiverne inden afslutningen af 1. forhandlingsrunde og samtidig med den skriftlige meddelelse om tidsfristen for aflevering af justerede tilbud eller endeligt tilbud.

Trafikstyrelsen afviser justerede tilbud, der modtages efter udløbet af den meddelte frist og som ikke overholder de fastlagte ufravigelige krav til tilbudsudformingen, jf. pkt. 5.1.1.

Tilbudsgiver eventuelle forbehold vil blive drøftet ligesom Trafikstyrelsen vil gøre tilbudsgiver opmærksom på, om der er forhold i det første forhandlingstilbud, som Trafikstyrelsen vurderer som forbehold overfor de i udbudsbetingelserne fastlagte ufravigelige krav, jf. pkt. 5.2.

Trafikstyrelsen vil herefter gennemføre en ny forhandlingsrunde bestående af et eller flere separate møder med de tilbageværende tilbudsgivere og eventuelt skriftlige spørgsmål fra Trafikstyrelsen til tilbudsgiverne som skitseret ovenfor. Denne procedure kan gentages så længe Trafikstyrelsen finder, der er basis herfor. Møderne kan, såfremt indholdets omfang kræver det, strækkes over flere dage.

Inden afslutning af 2. forhandlingsrunde giver Trafikstyrelsen samtidig skriftlig meddelelse til alle tilbudsgivere om tidsfristen for aflevering af endeligt tilbud.

Endeligt tilbud

Trafikstyrelsen afviser endeligt tilbud, der modtages efter udløbet af den meddelte frist og som ikke overholder de fastlagte krav, jf. afsnit 5.

Trafikstyrelsen kan anmode tilbudsgiverne om at endeligt tilbud afklares, præciseres og tilpasses. Imidlertid kan disse præciseringer, afklaringer og tilpasninger eller supplerende oplysninger ikke medføre, at der ændres ved grundlæggende elementer i tilbuddet, som ikke vil kunne ændres uden fare for konkurrencefordrejning eller forskelsbehandling, jf. dog pkt. 5.2.

Trafikstyrelsen vurderer herefter de endelige tilbud og foretager en rangordning af de endelige tilbud med henblik på at fremfinde det samlet set økonomisk mest fordelagtige tilbud som nærmere beskrevet nedenfor i afsnit 6.

Det er muligt for Trafikstyrelsen og den vindende operatør efter kontrakttilde-
ling at drøfte og foretage endelige afklaringer vedr. forhold vedrørende Kontrakten in-
denfor gældende udbudsretlige rammer.

3.6.1 Mødekalender

Trafikstyrelsen vil i datarummet oprette en mødekalender, hvor hvert enkelt møde
lægges ind. Af mødekalenderen vil fremgå, hvilken tilbudsgiver Trafikstyrelsen
afholder møde med den pågældende dato.

3.7 Endelig kontrakttilde-ling og "standstill"-periode

Alle tilbudsgivere vil samtidigt blive skriftligt orienteret, når Trafikstyrelsen har
tildelt kontrakten til en tilbudsgiver.

Derudover vil der være en standstill-periode på minimum 10 dage fra afsendelse
af meddelelse om tildelingsbeslutning til kontrakten underskrives.

3.8 Krav til vedståelse for endeligt tilbud

Endeligt tilbud skal være bindende for tilbudsgiverne i 12 måneder fra fristen for
Trafikstyrelsens modtagelse af endelige tilbud.

4 Udformning af tilbud

Hvis tilbudsgiver efter udløbet af fristen for at stille skriftlige spørgsmål er af den opfattelse, at udbudsbetingelserne er uklare på visse punkter, specificerer tilbudsgiver i sit tilbud, hvilke forudsætninger der regnes med.

Tilbudsgiver er i øvrigt forpligtet til selv at indhente sådanne oplysninger om forhold vedrørende den udbudte trafik, som tilbudsgiveren måtte finde af betydning for sit tilbud. Heri ligger, at det også påhviler tilbudsgiverne at undersøge, hvilke aftaler mv. som er nødvendige at indgå med tredjemand for at levere kontraktmæssig ydelse, samt hvilke forhold tilbudsgiverne i øvrigt er forpligtet til nærmere at søge afklaret herunder forhold vedr. den forventede trafikudvikling mv. samt øvrige oplysninger som Trafikstyrelsen kun stiller til rådighed som information og baggrundsmateriale og som ikke er en del af udbudsbetingelserne, jf. det beskrevne ovenfor, pkt. 2.5.3.

Tilbud udformes som et endeligt bindende tilbud og bør indeholde alle de forhold Trafikstyrelsen ønsker beskrevet, jf. bilagene til Hovedkontrakten. Første forhandlingstilbud bør derfor være af en sådan karakter, at det umiddelbart kan indgå som bilag til Kontrakten i den form det indgives.

Tilbud skal kun beskrive én løsning af de forhold, der ønskes beskrevet i bind II.

Trafikstyrelsen ser gerne, at tilbud disponeres og opdeles som anført nedenfor samt i bilag 15.

4.1 Disponering af tilbud

Trafikstyrelsen ser gerne at tilbudsgiverne anvender nedenstående disposition ved afgivelse af tilbud, der nærmere fremgår af bilag 15 til Hovedkontrakten:

1. Resumé af det samlede tilbud
2. Forbehold
3. Tilbudsgivers løsningsforslag som svar på Trafikstyrelsens beskrivelser i kontraktbilagene med udfyldt tilbudsliste
4. Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø
5. Øvrige oplysninger mv.

4.1.1 Resumé af det samlede tilbud

I dette første afsnit af tilbuddet ser Trafikstyrelsen gerne, at tilbudsgiver overordnet beskriver indholdet af tilbudsgivers forslag til løsning af opgaven.

Afgives der både et tilbud A og et tilbud B på opgaven, ser Trafikstyrelsen gerne, at det fremgår af resuméet til tilbud B, hvor tilbud B afviger fra tilbudsgivers tilbud A med angivelse af alle forskelle i besvarelsen bortset fra forskelle i pris. Herunder ser Trafikstyrelsen gerne, at forskelle i besvarelsen af nummererede tilbudstekster fremhæves.

4.1.2 Forbehold

Trafikstyrelsen ser gerne, at tilbudsgiver beskriver den konkrete formulering, som tilbudsgiver i stedet kan indgå på, og Trafikstyrelsen ser gerne, at der samtidig gives en kort beskrivelse med begrundelse for samt formålet med det enkelte forbehold.

Trafikstyrelsen skal ved gennemgangen af tilbuddet kunne identificere, hvor det oprindelige forhold er beskrevet. Ved afgivelse af endeligt tilbud henvises til nummeret i compliancelisten.

Der henvises til afsnit 5 om forbehold og Trafikstyrelsens mulighed for at tage tilbud med forbehold i betragtning.

4.1.3 Tilbudsgivers løsningsforslag

Trafikstyrelsen ser gerne at tilbudsgiver under dette punkt beskriver den løsning der tilbydes under de valgte forudsætninger, som beskrevet nedenfor i pkt. 4.2.

Trafikstyrelsen ser derudover gerne, at tilbudsgiverens løsningsforslag følger den i kontraktbilagene indsatte nummererede tilbudstekst og følger opdelingen og anvender overskrifterne som angivet i kontraktbilagene.

Løsningen beskrives og dokumenteres så fyldestgørende, at Trafikstyrelsen får et klart indtryk af Operatørens samlede ydelse.

Tilbudsgivers løsningsforslag indgår som bilag 15 til Hovedkontrakten.

Derudover skal priserne angives i bilag 13.

For de resterende elementer står det tilbudsgiver frit for at vælge fremstillingsform og detaljeringsgrad af tilbudet.

4.1.4 Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø

Trafikstyrelsen anmoder om, at tilbudsgiver angiver, at tilbudsgiver ved udarbejdelsen af sit tilbud har taget hensyn til de gældende forpligtelser der gælder i Danmark vedrørende beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.

Angivelsen kan f.eks. have følgende ordlyd:

"Undertegnede tilbudsgiver har ved udarbejdelsen af dette tilbud taget hensyn til de forpligtelser, der gælder i henhold til bestemmelserne om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres."

Tilbudsgivere kan få relevante oplysninger om forpligtelser vedrørende skatter og afgifter hos:

Skat
Hovedcentret
Østbanegade 123
2100 København Ø

Tilbudsgiverne kan få relevante oplysninger om miljøbeskyttelse hos:

Miljøstyrelsen
Strandgade 29
1401 København K

Tilbudsgiverne kan få relevante oplysninger om forpligtelser i henhold til gældende bestemmelser med hensyn til beskyttelse på arbejdspladsen og arbejdsforhold i øvrigt hos:

Arbejdstilsynet
Landskronagade 33
2100 København Ø

4.1.5 Øvrige oplysninger m.v.

Tilbudet skal indeholde alle de oplysninger som tilbudsgiver i øvrigt finder relevant at lade indgå i deres tilbud. Beskrivelserne i dette afsnit vil ikke indgå i Trafikstyrelsens evaluering.

4.2 Afgivelse af flere tilbud

En tilbudsgiver har mulighed for at afgive tilbud under forudsætning af, at tilbudsgiver eller en af tilbudsgiver nærmere angivet prækvalificeret tilbudsgiver i den svenske del af Øresundstogtrafikken vinder i Sverige. Tilbudsgiver kan således indgive to tilbud på den udbudte opgave:

- (A) Et tilbud afgivet under forudsætning af, at tilbudsgiver alene bliver tildelt kontrakten i nærværende udbud og/eller
- (B) et tilbud afgivet under forudsætning af, at tilbudsgiver - eller en af tilbudsgiver nærmere udpeget prækvalificeret tilbudsgiver - får tildelt kontrakten for den svenske del af Øresundstogtrafikken.

Tilbudsgiver kan selv vælge om tilbud afgives som enten A eller B tilbud, eller om tilbudsgiver både vil afgive et A og et B tilbud.

Ved afgivelse af et tilbud B skal den prækvalificerede tilbudsgiver, som tilbudsgiver forudsætter, får tildelt opgaven i Sverige, være entydigt og klart identificeret. Et B tilbud kan kun baseres på en angivet samarbejdspart i Sverige som tilsvarende i sit B tilbud har angivet tilbudsgiver som samarbejdspart i Danmark.

4.2.1 Udformning af flere tilbud

Afgiver tilbudsgiver tilbud på både A og B, skal det tydeligt fremgå, hvilket tilbud der omhandler A, og hvilket tilbud, der omhandler B. Trafikstyrelsen ser således gerne, at tilbudsgiver indledningsvis har anført dette i bilag 13 og 15 med et "x".

Gives der tilbud på både A og B, skal der udarbejdes selvstændige og komplette tilbud for A henholdsvis B.

Begge tilbud skal afgives i overensstemmelse med det i udbudsbetingelserne anførte og vil blive særskilt bedømt.

5 Krav og forbehold

5.1 Krav

5.1.1 Ufravigelige krav til tilbudsudformningen

Alle tilbud skal leve op til følgende ufravigelige krav:

- det foreligger pr. brev
- det er udformet på dansk. Fortrykt materiale kan dog være affattet på engelsk
- det foreligger inden udløb af frist for afgivelse af det pågældende tilbud.

Trafikstyrelsen ser derudover gerne, at tilbud afleveres i en lukket kuvert eller afleveres personligt hos Trafikstyrelsen og er mærket "Udbud Øresund - Må ikke åbnes" samt at tilbud fremsendes i 2 eksemplarer samt i digital form. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem det trykte udgave af endeligt tilbud og den digitale udgave, har den digitale udgave forrang.

5.1.2 Øvrige ufravigelige krav

Tilbud afgivet under forudsætning af, at tilbudsgiver - eller en af tilbudsgiver nærmere udpeget tredjepart - får tildelt den svenske del af Øresundstrafikken (tilbud B), jf. pkt. 3.4.1, skal vedlægges dokumentation for, at tilbudsgiver eller tredjepart er prækvalificeret i det svenske udbud.

Såfremt dokumentationen ikke er vedlagt, forbeholder Trafikstyrelsen sig dog ret til at rette henvendelse til Skånetrafiken med henblik på at få verificeret, om tilbudsgiver eller den angivne tredjepart er prækvalificeret i Sverige og har afgivet tilbud i Sverige.

Der henvises til pkt. 5.2 nedenfor vedrørende forbehold.

Kravene i pkt. 5.2 nedenfor er ufravigelige for endelige tilbud.

5.1.3 Generelt

Såfremt ovennævnte ufravigelige krav ikke er opfyldt i et tilbud, anses tilbudet for ukonditionsmæssigt.

5.2 Forbehold og alternative tilbud

Tilbudsgivere er i overensstemmelse med det i udbudsbekendtgørelsen anførte ikke berettiget til at afgive alternative tilbud.

Forbehold accepteres i det endelige tilbud (se i den forbindelse pkt. 2.4 ovenfor mht. udfyldelse af compliancelister), dog med følgende tre undtagelser:

- Tilbudsgiver er ikke berettiget til at tage forbehold over for Hovedkontrakten.
- Tilbudsgiver kan ikke tage forbehold over for de ufravigelige dele af bilagene til Hovedkontrakten, som er markeret med "U" (ufravigeligt).

- Tilbudsgiver kan ikke tage forbehold over for bilag 3 appendiks 1-9 og 12 samt bilag 5 appendiks 2-3 samt bilag 10 og bilag 10 appendiks 1 og 2.

Forbehold i første forhandlingstilbud og i justeret tilbud vil indgå som tema i forhandlingerne, jf. pkt. 3.6.

Forbehold for de ovenfor beskrevne forhold accepteres ikke i endeligt tilbud. Såfremt Trafikstyrelsen i endelige tilbud identificerer forbehold over for Hovedkontrakten, over for U-markerede krav til bilag eller bilag 3 appendiks 1-9 og 12 samt bilag 5 appendiks 2-3, vil Trafikstyrelsen rette henvendelse til tilbudsgiveren med en anmodning om at disse forbehold fjernes.

Såfremt tilbudsgiver ikke imødekommer denne anmodning, betragtes tilbuddet som ikke-konditions-mæssigt.

6 Tildelingskriterier og vurdering

Tilbudsvurderingen foregår på grundlag af de oplysninger, tilbudsgiver har anført i sit tilbud. Det er derfor vigtigt, at tilbudsgiver medtager alle nødvendige informationer til brug for Trafikstyrelsens tilbudsvurdering. Oplysningerne bør være så tilstrækkeligt klare og tydelige, at Trafikstyrelsen opnår et klart billede af den tilbudte ydelse.

Kontrakten vil blive tildelt det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

Trafikstyrelsen vil i den forbindelse lægge følgende kriterier til grund for tilbudsvurderingen:

- **Pris – 50 %**
- **Kvalitet – 30 %**
- **Leveringssikkerhed – 20 %**

6.1 Pris

I bedømmelsen af pris indgår følgende underkriterier:

- Prisen for forberedelsesfasen
- Prisen på grundpakke 1 og 2
- Prisen på grundpakke 1 og 2 i optionsperioden
- Prisen for optioner for udvidelser og reduktioner af trafikomfanget, forøgede passagerrettigheder og togfører jf. bilag 13, afsnit 5 - 9.

6.1.1 Markedspris på IR4

Såfremt en tilbudsgiver baserer sit tilbud på brugen af IR4 lejet af DSB i henhold til lejeaftalerne i bilag 3 tillægges tilbuddet i evalueringen en markedspris. I evalueringen tillægges således **2.283.702,71 DKK pr togsæt pr. kalenderår**.

6.1.2 Point på pris

Bedømmelse af prisen sker ud fra den samlede nutidsværdi. Nutidsværdien opgøres på baggrund af en realrente på 2 pct. Alle priser afgives i november 2006-prisniveau, jf. bilag 13, pkt. 1.2. Ved evalueringen af de tilbudte priser bliver alle priser således tilbagediskonteret til november 2006-niveau med diskonteringsraten på 2 pct.

Hver enkelt option vægtes som angivet i det følgende:

Tabel 2. Vægtning af optioner

| Option | Vægtning |
|---|----------|
| Tillægspakke A | 54% |
| Tillægspakke B | 34% |
| Tillægspakke C | 33% |
| Tillægspakke D.1 | 40% |
| Tillægspakke D.2 | 39% |
| Tillægspakke D.3 | 37% |
| Tillægspakke D.4 | 36% |
| Tillægspakke D.5 | 35% |
| Tillægspakke D.6 | 34% |
| Tillægspakke D.7 | 32% |
| Tillægspakke D.8 | 31% |
| Tillægspakke E | 43% |
| Tillægspakke F | 57% |
| Tillægspakke G | 22% |
| Tillægspakke H | 27% |
| Forøgede passagerrettigheder | 60% |
| Togfører i alle tog i grundpakke 1 og 2 | 45 % |

For optionen på 1 togfører i alle tog, der ikke er omfattet af grundpakke 1 og 2, jf. bilag 7 pkt. 5.1.1, gælder der følgende ved evalueringen af prisen pr. tog-minut: Den angivne pris pr. tog-minut ganges for hvert år med 100.000, hvorved der opnås en pris, som indgår i den samlede evaluering af pris.

For optionen på ekstra og færre togaftage, jf. bilag 2 pkt. 6.3, pakke I og J, gælder der følgende ved evalueringen af pris: De i alt 8 angivne priser pr. tog-minut lægges sammen og ganges for hvert år med 25.000, hvorved der opnås en pris, som indgår i den samlede evaluering af pris.

For prisen for ekstra eller færre togsæt-kilometre, jf. bilag 2 pkt. 6.4, pakke K, gælder der følgende ved evalueringen: Den anførte pris pr. togsæt-km ganges for hvert år med 100.000, hvorved der opnås en pris, som indgår i den samlede evaluering af pris.

Pointgivning for prisen foretages på en skala fra 1-10, hvor 10 gives til den laveste pris, og øvrige tilbud tildeles point i forhold hertil efter følgende formel:

Tilbuddets point = $10 * (\text{laveste tilbuds pris} / \text{tilbuds pris})$.

Point vedrørende pris beregnes med fire decimaler.

Tabel 3. Regneeksempel:

| Tilbudsgiver | Samlet nutidsværdi af pris | Tilbuddets point |
|--------------|----------------------------|------------------|
| 1 | 350 | 10 |
| 2 | 485 | 7,2165 |
| 3 | 425 | 8,2353 |

Eksempel på pointgivning

Tilbudsgiver 1: $10 * (350/350) = 10$

Tilbudsgiver 2: $10 * (350/485) = 7,2165$

Tilbudsgiver 3: $10 * (350/425) = 8,2353$

Eksempel slut

6.2 Kvalitet

I bedømmelsen af kvalitet indgår følgende underkriterier: A. Trafikal kvalitet, B. Materiel, klargøring og vedligehold, C. Stationer og D. Salg- og passagerservice. I parentes er anført i hvilken nummereret tilbudstekst det pågældende delkriterium nærmere er beskrevet.

A. Trafikal kvalitet (42 %)

1. 40%: Tiltag til sikring af regularitet (2.2, a-c)
2. 25%: Beredskabsplaner herunder erstatningstransport (2.2 d-f)
3. 25%: Passagertællinger og fastlæggelse og justering af togstørrelse (2.3)
4. 10%: Kvalitet af fremlagte omløbsplaner og køreplan (2.4)

B. Materiel, klargøring og vedligehold (18 %)

1. 80%: Størrelse af reservebehov, passagervendt kvalitet af klargøring, herunder graffitirensning samt fagligt set velbegrunnet plan for placering og organisering af klargøring og vedligehold (3.1)
2. 20%: Kvalitet og kapacitet af materiel (3.2)

C. Stationer (10 %)

1. 50%: Drift, vedligehold og rengøring (5.1)
2. 50%: Tryghedsskabende foranstaltning på stationer (5.2)

D. Salg- og Passagerservice (30 %)

1. 45%: Tilvejebringelse af information - generelt og ved forsinkelser (7.2)
2. 20%: Markedsføringsprogram, herunder samarbejde med Trafikstyrelsen og Skånetrafiken (7.4)
3. 15%: Øvrig service på stationer (7.5)
4. 20%: Øvrig service i tog (7.6)

6.2.1 Point for kvalitet

Hvert delkriterium tildeles point fra 1 til 10 ud fra en vurdering af den del af tilbuddet, der vedrører det pågældende delkriterium. Der kan gives halve point mellem 1 til 10 (fx 1,5 point). Ved pointtildelingen på hvert delkriterium gives karakteren 10 til det eller de tilbud, der vurderes at opfylde det pågældende delkriterium på udmærket vis. Karakteren 1 gives til det eller de tilbud, der alene vurderes at opfylde de ufravigelige krav, og som ikke indeholder elementer, der kan tillægges positiv betydning i henhold til det pågældende delkriterium. Tilbud, der ikke tildeles 10 point eller 1 point, tildeles et pointtal mellem $9\frac{1}{2}$ og $1\frac{1}{2}$ afhængig af, hvordan tilbuddet i relation til det pågældende delkriterium vurderes at være placeret mellem yderpunktet "vurderes at opfylde det pågældende delkriterium på udmærket vis" og yderpunktet "alene vurderes at opfylde de ufravigelige krav, og som ikke indeholder elementer, der kan tillægges positiv betydning i henhold til det pågældende delkriterium".

Efter karaktergivningen, jf. ovennævnte afsnit, regnes hver enkelt karakter for hvert delkriterium om til en 10-punktskala, således at tilbuddet/tilbuddene med det/de højeste karakterer på det enkelte delkriterium får den omregnede karakter 10, medens de resterende tilbud får en omregnet karakter, der svarer til forskellen mellem tilbuddets karakter og den karakter, som tilbuddet/tilbuddene med den højeste karakter blev tildelt i forbindelse med karaktergivningen i henhold til ovennævnte afsnit. Omregningen sker på baggrund af følgende formel, idet der anvendes op til 1 decimal (afrundet til nærmeste 0,5 eller 1):

Omregnet karakter på det enkelte delkriterium = $10 \cdot (\text{tilbuddets karakter} / \text{højeste karakter})$

Eksempel: I forbindelse med delkriteriet "Trafikal kvalitet - Tiltag til sikring af regularitet" har Trafikstyrelsen i henhold til det opstillede delkriterium vurderet, at Tilbudsgiver X's tilbud berettiger til karakteren 8. De andre 4 tilbud vurderes i henhold til det opstillede delkriterium at berettige til karakteren 6. Efter karaktergivningen skal de 5 karakterer på det pågældende delkriterium omregnes til 10-punktskalaen. Det betyder, at Tilbudsgiver X får den omregnede karakter 10 på det pågældende delkriterium. Tilbudsgiver Y-Ø får alle den omregnede karakter $7,5$ ($10 \cdot 6/8$) på det pågældende delkriterium.

Eksempel slut

De omregnede karakterer på de enkelte delkriterier vægtes derefter med de for de pågældende delkriterier angivne vægte. Der anvendes op til 4 decimaler.

Karakteren på underkriterierne angives med fire decimaler på baggrund af de sammenlagte vægtede point vægtet med underkriteriets egen vægt.

6.3 Leveringssikkerhed

I bedømmelsen af leveringssikkerhed indgår følgende underkriterier: A. Personale, B. Forberedelsesperiode og ophør og C. Operatørorganisation. I parentes er anført i hvilken nummereret tilbudstekst det pågældende delkriterium nærmere er beskrevet.

A. Personale (50 %)

1. 25%: Realisme i antal medarbejdere i hver kategori (6.1)
2. 10%: Planlagt personalepolitik, herunder arbejdsmiljø og rummeligt arbejdsmarked (6.2)
3. 15%: Principper for arbejdstilrettelæggelse (6.3)
4. 50%: Plan for rekruttering og efteruddannelse (6.4)

B. Forberedelsesperiode (25 %)

1. 60%: Foreløbig tids- og aktivitetsplan (9.1)
2. 15%: Plan for opnåelse af sikkerhedscertifikat (9.2)
3. 25%: Risikovurdering og plan for håndtering heraf (9.3)

C. Operatørorganisation (25 %)

1. 45%: Organisation i forberedelsesperioden, og overgang til driftsfase (12.1)
2. 40%: Organisation i driftsfasen, (12.2)
3. 15%: Operatørens kvalitetssikringssystem (12.3)

6.3.1 Point for leveringssikkerhed

Pointgivning for leveringssikkerhed følger den ovenfor under kvalitet, pkt. 6.2.1, angivne fremgangsmåde.

6.4 Samlet pointtal

Efter Trafikstyrelsen har afsluttet bedømmelsen af de enkelte tildelingskriterier pris, kvalitet og leveringssikkerhed som beskrevet ovenfor i pkt. 6.1, 6.2 og 6.3, beregnes et samlet pointtal for tilbuddene på baggrund af de i starten af afsnit 6 angivne vægte.

Omregningen til vægtede point foretages med fire decimaler. De vægtede point summeres og der opnås et pointtal før opregning som angives med fire decimaler.

På baggrund af pointtal før opregning foretages en opregning efter følgende princip hvor det tilbud med højeste pointtal før opregning opnår et samlet pointtal på 10 og de øvrige tilbud opnår et samlet pointtal i forhold hertil:

$$\text{Samlet pointtal} = 10 * (\text{tilbuds pointtal før opregning} / \text{højeste pointtal før opregning}).$$

Samlet pointtal angives med fire decimaler.

6.5 Korrektion og tildeling

Trafikstyrelsen og Skånetrafiken har aftalt en fælles fremgangsmåde til udpegning af det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Skånetrafiken og Trafikstyrelsen udveksler resultatet af det samlede pointtal for alle tilbudsgivere og foretager en afsluttende korrektion i henhold til det følgende.

Såfremt et A-tilbud opnår det højeste samlede pointtal jf. pkt. 6.4 i enten Danmark eller Sverige, anses de bedste A-tilbud som de økonomiske mest fordelagtige og kontrakten tildeles i både Danmark og Sverige til det bedste A-tilbud i hvert land.

Såfremt et B-tilbud opnår det højeste samlede pointtal jf. pkt. 6.4 i begge lande gennemføres en korrektion af B tilbuddenes samlede pointtal på baggrund af Skånetrafikens evaluering efter følgende fremgangsmåde:

Hvert enkelt B-tilbuds samlede korrigerede pointtal opgøres som det samlede pointtal minus differensen mellem samarbejdspartens tilbuds samlede pointtal og det højeste samlede pointtal et B-tilbud har opnået i Skånetrafikens udbud. Det vil sige, at samlet korrigerede pointtal er:

$$= \text{samlet pointtal} - (\text{pointtal for bedste B tilbud i ST udbud} - \text{samarbejdspartens samlet pointtal})$$

Det økonomiske mest fordelagtige tilbud er herefter det B-tilbud, der har det højeste samlede korrigerede pointtal efter korrektionen af B-tilbud, dvs. A tilbud kan ikke længere være økonomisk mest fordelagtige, medmindre følgende finder anvendelse:

Et B-tilbud der før korrektionen i sammenligning med et A-tilbud havde et lavere samlet pointtal kan ikke anses som værende økonomisk mest fordelagtigt efter korrektionen. Såfremt dette sker anses det A-tilbud i hvert land der har opnået den højeste samlede pointtal som er det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

6.5.1 Uddybende om korrektion

Korrektionen har til formål at sikre størst mulig sandsynlighed for, at to samarbejdspartener vinder kontrakten, såfremt et B tilbud i begge lande er det økonomisk mest fordelagtige. Konstruktionen har været forelagt EU-Kommissionen.

Eksempel på korrektion:

Der gøres opmærksom op, at der for overskuelighedens skyld i disse eksempler ikke benyttes det ovenfor foreskrevne antal decimaler.

Følgende fire eksempler illustrerer, hvordan evalueringen gennemføres og hvorledes udfaldet bliver:

Tabel 4. *Eksempel 1:*

| Operator | Danmark | | | | Sverige | | | |
|----------|----------|----------|------------|---------------------|----------|----------|------------|---------------------|
| | A | B | | | A | B | | |
| | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal |
| 1 | 8,6 | 9,3 | - | - | 8,4 | 8,7 | - | - |
| 2 | 10 | 9,0 | - | - | 8,9 | 10 | - | - |

Eksempel på korrektion

Højeste samlede pointtal i Danmark er operator 2's A tilbud på 10 mens det i Sverige er operator 2' B tilbud på 10.

Reglerne om korrektion medfører, at der i dette tilfælde ikke skal udføres en korrektion idet et A tilbud har opnået det højeste samlede pointtal i enten Danmark eller Sverige.

Udfaldet bliver, at operator 2 er den økonomisk mest fordelagtige i Danmark på baggrund af sit A tilbud og operator 2 er økonomisk mest fordelagtig i Sverige på baggrund af sit A tilbud der.

Tabel 5. *Eksempel 2:*

| Operator | Danmark | | | | Sverige | | | |
|----------|----------|----------|------------|---------------------|----------|----------|------------|---------------------|
| | A | B | | | A | B | | |
| | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal |
| 1 | 8,6 | 10 | -1,3 | 8,7 | 8,4 | 8,7 | 0 | 8,7 |
| 2 | 8,4 | 9,0 | 0 | 9 | 8,9 | 10 | -1 | 9 |

Eksempel på korrektion

Højeste samlede pointtal i Danmark er operatør 1's B tilbud på 10 mens det i Sverige er operatør 2's B tilbud på 10.

Reglerne om korrektion medfører at der i dette tilfælde skal udføres en korrektion af alle B tilbud på følgende måde:

Danmark

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $8,7 = 10 - (10 - 8,7)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9,0 = 9 - (10 - 10)$

Sverige

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $8,7 = 8,7 - (10 - 10)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9 = 10 - (10 - 9)$

I eksempel 2 fører korrektionen til, at operatør 2 er den økonomisk mest fordelagtige i både Danmark og Sverige på grundlag af B-tilbud.

Tabel 6. Eksempel 3:

| Operatør | Danmark | | | | Sverige | | | |
|----------|----------|----------|------------|---------------------|----------|----------|------------|---------------------|
| | A | B | | | A | B | | |
| | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal |
| 1 | 9,6 | 10 | -0,4 | 9,6 | 8,2 | 9,6 | 0 | 9,6 |
| 2 | 9,2 | 9,5 | 0 | 9,5 | 9,4 | 10 | -0,5 | 9,5 |
| 3 | 9,7 | - | - | - | - | - | - | - |

Eksempel på korrektion

Højeste samlede pointtal i Danmark er operatør 1's B tilbud på 10 mens det i Sverige er operatør 2's B tilbud på 10.

Reglerne om korrektion medfører at der i dette tilfælde skal udføres en korrektion af alle B tilbud på følgende måde:

Danmark

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $9,6 = 10 - (10 - 9,6)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9,5 = 9,5 - (10 - 10)$

Sverige

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $9,6 = 9,6 - (10 - 10)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9,5 = 10 - (10 - 9,5)$

I eksempel 3 er operatør 1 på baggrund af det samlede korrigerede pointtal den økonomisk mest fordelagtige i begge lande på grundlag af dennes B tilbud. Operatør 3's danske A tilbud har ganske vist et højere samlet pointtal end det samlede korrigerede pointtal for operatør 1's B tilbud, men reglerne for korrektion indebærer, at et A tilbud ikke i denne situation kan anses som økonomisk mest fordelagtigt.

Tabel 7. Eksempel 4:

| Operatør | Danmark | | | | Sverige | | | |
|----------|----------|----------|------------|---------------------|----------|----------|------------|---------------------|
| | A | B | | | A | B | | |
| | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal | Pointtal | Pointtal | Korrektion | Korrigeret pointtal |
| 1 | 9,0 | 10 | -1 | 9 | 8,9 | 9 | 0 | 9 |
| 2 | 9,1 | 9,5 | 0 | 9,5 | 9,0 | 10 | -0,5 | 9,5 |
| 3 | 9,6 | - | - | - | - | - | - | - |

Eksempel på korrektion

Bedste samlede pointtal i Danmark er operatør 1's B tilbud på 10 mens det i Sverige er operatør 2's B tilbud på 10.

Reglerne om korrektion medfører at der i dette tilfælde skal udføres en korrektion af alle B tilbud på følgende måde:

Danmark

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $9,0 = 10 - (10 - 9)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9,5 = 9,5 - (10 - 10)$

Sverige

Operatør 1: Samlet korrigeret pointtal $9,0 = 9 - (10 - 10)$

Operatør 2: Samlet korrigeret pointtal $9,5 = 10 - (10 - 9,5)$

Højeste samlede korrigerede pointtal har operatør 2 i henholdsvis Danmark med 9,5 og i Sverige med 9,5. Reglerne for korrektion betyder dog, at operatør 2's B tilbud i Danmark ikke kan være det økonomisk mest fordelagtige, idet bedste A tilbud havde et større samlet pointtal før korrektionen.

Udfaldet bliver dermed at operatør 3's A tilbud er det økonomisk mest fordelagtige i Danmark og operatør 2's A tilbud er det økonomisk mest fordelagtige i Sverige.

Eksempel slut.

6.6 Rådgivende panel

I forbindelse med tilbudsevalueringen vil Trafikstyrelsen og Skånetrafiken etablere et fælles dansk-svensk rådgivende panel, der vil blive inddraget af Trafikstyrelsen og Skånetrafiken i forbindelse med tilbudsvurderingen.

Det rådgivende panel inddrages på tilsvarende vis som Trafikstyrelsen og Skånetrafiken i øvrigt anvender ekstern ekspertbistand i forbindelse med tilbudsvurderingen.

7 Generelle vilkår

7.1 Udgifter og omkostninger

Alle eventuelle udgifter og omkostninger i forbindelse med tilbudsgivers tilbudsgivning er Trafikstyrelsen uvedkommende.

7.2 Klageadgang

Der er klageadgang til Jernbaneklagenævnet, jf. § 24 i lov om jernbane.

7.3 Lejekontrakter og benyttelsesaftaler

Som del af udbudsbetingelserne er udarbejdet udkast til lejekontrakter for stationer, rullende materiel og for værksteds- og klargøringsfaciliteter samt kontrakter om benyttelse af vaskeanlæg. Dette er kontrakter som operatøren enten kan eller skal indgå med DSB.

7.4 DSB's mulighed for at byde

DSB har mulighed for at byde på ydelsen på samme vilkår som enhver anden tilbudsgiver, jf. Jernbanelovens § 8. DSB har i dette udbud valgt at oprette datterselskabet Kystbanen A/S. Det er Transport- og Energiministeriets departement der særligt påser, at DSB – dvs. Kystbanen A/S - konkurrerer på lige vilkår med de øvrige tilbudsgivere, og giver et tilbud der er økonomisk adskilt fra DSB's "forhandlede trafik".

DSB har ikke medvirket ved formuleringen af kravene i udbudsbetingelserne, eller deltaget i udvælgelsen af de omfattede strækninger.

På følgende områder har DSB deltaget i tilvejebringelsen af udbudsbetingelserne:

- ved - på baggrund af Trafikstyrelsens skriftlige spørgsmål - at stille de nødvendige informationer og data til rådighed samt
- ved - på baggrund af Trafikstyrelsens detaljerede retningslinier - at udarbejde udkastene til de lejekontrakter, der efterfølgende kan indgås mellem operatøren og DSB. Trafikstyrelsen har i hvert tilfælde godkendt de foreliggende udkast til lejeaftaler, som indgår i dette udbudsmateriale.

7.5 Rettigheder til udbudsbetingelserne

Trafikstyrelsen har vedblivende enhver rettighed, herunder særligt ophavs- og ejendomsret, til udbudsbetingelserne og oplysninger der i øvrigt afgives i forbindelse med udbudsforretningen.

7.6 Fortrolighed

Ethvert tilbud vil blive behandlet fortroligt af Trafikstyrelsen og dennes rådgivere. De indkomne tilbud vil i øvrigt blive behandlet i overensstemmelse med artikel 6 i udbudsdirektivet.

Trafikstyrelsen udveksler oplysninger med Skånetrafiken i det omfang, det er nødvendigt. Skånetrafiken vil for tilbud, der er afgivet til Trafikstyrelsen være underlagt samme pligt til fortrolighed som Trafikstyrelsen.

7.7 Annullering mv.

Trafikstyrelsen forbeholder sig ret til at annullere udbudsforretningen, såfremt der er saglig begrundelse herfor.

Det anses bl.a. for en saglig begrundelse for at annullere udbuddet, såfremt det skånske udbud af Øresundstogtrafikken ved Skånetrafiken annulleres, da det vil ændre væsentligt ved forudsætningerne for nærværende udbud.

7.8 Moms

Trafikstyrelsen har været i kontakt med SKAT Hovedcentret med henblik på en vurdering af de moms- og lønsumsafgiftsmæssige forhold gældende for den udbudte trafikopgave, således at alle tilbudsgivere kan lægge de samme forudsætninger til grund. Vurderingen er sket på baggrund af en gennemgang af kontraktens væsentligste elementer.

På baggrund heraf har SKAT Hovedcenteret udarbejdet den i appendiks 1 vedlagte vurdering af 3. august 2006.

I forlængelse af SKAT Hovedcenterets vurdering af 3. august 2006 er der videre udarbejdet den i appendiks 2 vedlagte vurdering af 21. august 2006.



*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Tilbudsgrundlag,
Bind I***

Tilbudsgrundlag

Appendiks 1

Vurdering af moms- og lønsumsafgiftmæssige forhold, udarbejdet af SKAT 3. august 2006

Deloitte
Att.: Lars Loftager/Palle Kauffmann
Postboks 1600
0900 København C

Udbud af Kystbanen

Under henvisning til drøftelserne på mødet den 18. maj 2006 om de moms- og lønsumsafgiftsmæssige forhold for operatøren ved et kommende Kystbane-udbud om udførelse af persontransport på jernbanestrækningen Helsingør - København H – Malmø kan det oplyses, at vi er enige i, at operatørens udførelse af persontransporten er omfattet af momsfrigtagelsen i momslovens § 13, stk. 1, nr. 15, og at operatøren derfor er omfattet af lønsumsafgiftsplikten, jf. lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 1, 1. pkt.

Vi er endvidere enige i, at operatørens eventuelle indtægter fra salg af reklameplads, kioskvarer, reparationsydelser m.v. er omfattet af momsplikten, jf. momslovens § 4, stk. 1.

Da operatøren således vil have både momspligtige og momsfrie aktiviteter, er vi endelig enige i, at fradragsretten for en lang række udgifter skal opgøres efter reglerne om delvis fradragsret, jf. momslovens § 38, stk. 1.

For en god ordens skyld vil vi henlede opmærksomheden på, at det efter vores opfattelse vil være naturligt, at SKAT til sin tid - for at sikre, at fradragsretten står i et rimeligt forhold til den faktiske anvendelse af de pågældende indkøb - foretager en vurdering af, om operatøren skal påbydes sektoropdeling, jf. reglerne i momslovens § 38, stk. 3.

Umiddelbart kunne man på baggrund af de foreliggende oplysninger eksempelvis forestille sig, at operatøren påbydes sektoropdeling for aktiviteten reklame (i tog og på stationer) og persontransport, således at der for denne sektor skal opgøres en selvstændig delvis fradragsprocent, som skal anvendes ved opgørelse af fradragsretten for udgifter, der udelukkende kan henføres til sektorens aktivitetsområde.

Som udgifter der direkte kan henføres til sektorens aktivitetsområde med reklame og persontransport kan eksempelvis nævnes moms af infrastrukturafgift og moms af leje eller benyttelse af klargørings- og vedligeholdelsesfaciliteter, der udelukkende benyttes til klargøring og vedligeholdelse af de af operatøren benyttede tog.

Med venlig hilsen

Lars Rendboe

Lars Rendboe

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Tilbudsgrundlag, Ap-
pendiks 1***

Tilbudsgrundlag

Appendiks 2

Vurdering af moms- og lønsumsafgiftmæssige forhold, udarbejdet af SKAT 21. august 2006



SKAT

Hovedcentret

Østbanegade 123
2100 København Ø

Telefon 7222 1818
Ean. nr. 5798000033788

skat@skat.dk
www.skat.dk

21. august 2006
J.nr. 06-075799

Lars Rendboe

Direkte 72 37 45 42

Deloitte
Att.: Lars Loftager
Postboks 1600
0900 København C

Udbud af Kystbanen - moms og lønsumsafgift

I brev af 3. august 2006 har vi bekræftet, at kontrakten for Kystbanen mellem Trafikstyrelsen og den kommende operatør er momsfri personbefordring, jf. momslovens § 13, stk. 1, nr. 15, og at operatøren derfor er omfattet af lønsumsafgiftsplikten, jf. lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 1, 1. pkt.

Vi har samtidig gjort opmærksom på, at den operatør kontrakten indgås med må påregne, at SKAT til sin tid vil vurdere, om der er grundlag for at påbyde sektoropdeling, jf. momslovens § 38, stk. 3.

Trafikstyrelsen har efterfølgende oplyst, at man i den eksisterende udbudsproces har et ønske om at informere de potentielle operatører om de generelle moms- og afgiftsforhold, der kan have betydning for operatørens afgivelse af tilbud.

Trafikstyrelsen har derfor bedt om vores stillingtagen til følgende spørgsmål:

1. Hvilke sektorer, jf. momslovens § 38, stk. 3, kan man ud fra de kendte faktorer i udbudsmaterialet forestille sig, at operatøren kan blive påbudt.
2. Kan operatøren opnå momsgodtgørelse for persontransporten til/fra udlandet, jf. momslovens § 45, stk. 3, og hvordan skal godtgørelsesprocenten i givet fald opgøres.
3. Kan operatøren holde den del af persontransporten, der sker direkte til og fra udlandet uden for lønsumsafgiftsgrundlaget, jf. lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 5, og hvordan kan denne del i givet fald opgøres.

Vi har ved den vejledende besvarelse af de rejste spørgsmål lagt til grund, at operatørens aktiviteter alene omfatter kontrakten vedrørende Kystbanen.

Hvis operatøren har andre aktiviteter, er det efter vores opfattelse ikke muligt at foretage en vurdering af spørgsmålene, uden at kende aktiviteterernes art og omfang.

Sektoropdeling

Aktiviteterne under Trafikstyrelsens aftale med operatøren kan kategoriseres således:

1. Salg af reklame i tog og på stationer. Der er tale om en momspligtig aktivitet, jf. momslovens § 4.
2. Persontransport (kernen i aftalen mellem operatøren og Trafikstyrelsen). Der er tale om en momsfri aktivitet, jf. momslovens § 13, stk. 1, nr. 15.
3. Salg i kiosker på stationer. Der er som udgangspunkt tale om en momspligtig aktivitet, jf. momslovens § 4, men der kan evt. være momsfri omsætning, f.eks. salg af aviser.
4. Eventuelt salg af reparationsydelser til tredjemand. Der er tale om en momspligtig aktivitet, jf. momslovens § 4.

Formålet med bestemmelsen i momslovens § 38, stk. 3, om sektoropdeling er at sikre, at fradragsretten står i rimeligt forhold til den faktiske anvendelse af de pågældende indkøb.

Udgangspunktet for bestemmelsen er, at sektoren skal kunne opgøre en selvstændig delvis fradragsprocent, jf. momslovens § 38, stk. 1, for moms af udgifter, der udelukkende vedrører sektorens aktivitetsområde. Det betyder således, at sektoren skal have en omsætning, der hidrører både fra momspligtige og ikke-momspligtige aktiviteter, ligesom der skal være udgifter, der udelukkende vedrører sektorens aktivitetsområde.

På baggrund af de nævnte aktiviteter under aftalen, vil det derfor være nærliggende at påbyde en sektor bestående af aktivitet 1 og 2.

Det bemærkes, at et eventuelt påbud om sektoropdeling sker på grundlag af en konkret vurdering af operatørens samlede forhold. Vi kan ikke give generelle retningslinier for, hvor stort f.eks. udsvinget i momsprocenten mellem sektoropdeling/ikke sektoropdeling skal være, før sektoropdeling påbydes.

Vi forudsætter, at operatøren selv tager skridt til at afklare spørgsmålet om sektoropdeling med sit lokale skattecenter.

Kørsel til/fra udlandet – moms og lønsumsafgift

Momslovens § 45, stk. 3

Efter reglerne i momslovens § 45, stk. 3, ydes der godtgørelse af afgift, som transportvirksomheder har betalt her i landet i forbindelse med befordring til udlandet af personer med ledsagende bagage og transportmidler.

Da der køres på strækningen Helsingør – København – Malmø, er det vores opfattelse, at operatøren er omfattet af adgangen til momsgodtgørelse.

Da operatøren modtager et fast beløb for at varetage den samlede kørsel omfattet af kontrakten, er det efter vores opfattelse ikke muligt at opgøre godtgørelsesprocenten på grundlag af en omsætningsfordeling (billettægt fra udenrigskørsel i forhold til samlede billettægter).

Der er fremlagt en opgørelse over det samlede antal rejsende pr. år på strækningen Helsingør – København – Malmø. For 2004 udviser opgørelsen et samlet antal rejsende på 19,8 mio. passagerer. Heraf krydser de 5,9 mio. passagerer Øresund, dvs. at 29,80 pct. af de rejsende krydser Øresund.

Det er endvidere oplyst, at strækningen Helsingør – København – Svågertorp er på 81,2 km, og at strækningen mellem Kastrup Station (sidste station i Danmark) og Svågertorp Station (første station i Sverige) er på 23,2 km, dvs. at 28,57 pct. af strækningen efter vores opfattelse kan anses for at udgøre direkte transport til/fra udlandet uden mulighed for intern transport.

Det er vores opfattelse, at en godtgørelsesprocent opgjort på grundlag af kørte togsætkm. giver det mest retvisende billede af størrelsen af den godtgørelse operatøren er berettiget til.

Hvis alle tog krydser Øresund, vil en godtgørelsesprocent på 28,57 derfor efter vores opfattelse kunne lægges til grund. Der skal således ske en reduktion af procenten i det omfang ikke alle tog krydser Øresund.

Til belysning heraf kan som eksempel anvendes de forventede togsætkm. pr. år. For 2010 er det oplyst, at produktionen under grundpakke 1 (hvor togsættene krydser Øresund) forventes at være 4.593.957 togsætkm., mens produktionen under grundpakke 2 (Nivå – Kastrup systemet) forventes at være 2.176.165 togsætkm. Baseret på disse tal, skal godtgørelsesprocenten reduceres med 32,14 pct., dvs. procenten på 28,57 pct. reduceres til 19,38 pct. Det bemærkes, at den endelige opgørelse skal foretages på grundlag af de faktisk realiserede tal.

Lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 5

Efter reglerne i lønsumsafgiftslovens § 1, stk. 2, nr. 5, omfatter afgiftspligten ikke virksomhedens aktiviteter vedrørende persontransport, når transporten sker direkte til eller fra udlandet.

Da der køres på strækningen Helsingør – København – Malmø, er det vores opfattelse, at operatøren er omfattet af denne bestemmelse, og derfor ikke skal betale lønsumsafgift af den del af afgiftsgrundlaget, der kan henføres til persontransporten direkte til eller fra udlandet.

Det er vores opfattelse, at det giver det mest retvisende billede af størrelsen af denne del af afgiftsgrundlaget, hvis opgørelsen foretages efter samme metode som nævnt ovenfor vedrørende opgørelse af godtgørelsesprocenten efter momslovens § 45, stk. 3, dvs. 28,57 pct. reduceret i det omfang ikke alle tog krydser Øresund.

Med venlig hilsen

Lars Rendboe

Lars Rendboe

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Tilbudsgrundlag, Ap-
pendiks 2***

Hovedkontrakt Bind II

Marts 2007

HOVEDKONTRAKT

mellem

Trafikstyrelsen for jernbane og færger

Adelgade 13

DK-1304 København K

(i det følgende benævnt Trafikstyrelsen)

og

.....

.....

.....

CVR.nr.:

(i det følgende benævnt Operatøren)

om

passagertrafik udført som offentlig service

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledende bestemmelser | 7 |
| 1.1 | Definitioner | 7 |
| 1.2 | Fortolkningsprincipper mv. | 7 |
| 1.3 | Betydningen af aftaleudkast vedrørende tredjemænd | 7 |
| 1.4 | Ændringshåndteringsprocedure | 8 |
| 2 | Ydelser | 9 |
| 2.1 | Ydelsen | 9 |
| 2.2 | Ændringer i ydelsen | 9 |
| 2.3 | Operatørens ydelser | 9 |
| 2.4 | Ydelser der stilles til Operatørens rådighed | 9 |
| 2.5 | Ophør | 9 |
| 3 | Tid | 10 |
| 3.1 | Forberedelsesperiode | 10 |
| 3.2 | Driftsstart | 10 |
| 3.3 | Varighed, udløb og opsigelse | 10 |
| 4 | Økonomi | 11 |
| 4.1 | Betaling | 11 |
| 4.2 | Trafikstyrelsens vederlag til Operatøren | 11 |
| 4.3 | Vederlag for forberedelsesperioden | 11 |
| 4.4 | Vederlag for drift | 12 |
| 4.4.1 | Regulering af vederlag ved udløsning af optioner på ekstra eller færre togafgange | 12 |
| 4.4.2 | Regulering af vederlag pga. ekstra tog indsat af operatøren - ad hoc tog afgange | 12 |
| 4.4.3 | Regulering af vederlag i forbindelse med særkøreplaner | 12 |
| 4.4.4 | Regulering af vederlag i forbindelse med nødkøreplaner | 13 |
| 4.4.5 | Årlig regulering af vederlag pga. ændret antal togsæt-km | 13 |
| 4.4.6 | Regulering af vederlag ved udløsning af option på forøgede passagerrettigheder | 13 |
| 4.4.7 | Regulering af vederlag ved udløsning af option på servicemedarbejdere i samtlige tog | 13 |
| 4.5 | Regulering af vederlag | 13 |
| 4.5.1 | Afgiftsændringer | 13 |
| 4.5.2 | Pristalsregulering | 14 |
| 4.6 | Bod og bonus | 15 |
| 4.6.1 | Generelt om begrænsning af bod | 15 |
| 4.7 | Diverse indtægter | 15 |
| 4.8 | Betalingsbetingelser | 15 |
| 5 | Operatørens garanti | 16 |
| 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 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6 | Misligholdelsesbeføjelser | 17 |
| 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 | 19 |
| 6.3 | Force majeure | 19 |
| 6.4 | Forsinkelse i relation til forberedelsesperioden samt driftsstart | 19 |
| 6.5 | Trafikstyrelsens misligholdelse | 20 |
| 6.5.1 | Trafikstyrelsens misligholdelse af betalingsforpligtelser | 20 |
| 6.5.2 | Anden misligholdelse fra Trafikstyrelsens side | 20 |
| 6.5.3 | Erstatning | 20 |
| 6.5.4 | Force majeure for Trafikstyrelsen | 20 |
| 6.5.5 | Fordringshavermora | 20 |
| 7 | Afsluttende juridiske bestemmelser | 21 |
| 7.1 | Myndighedskrav | 21 |
| 7.2 | Arbejds klausul | 21 |
| 7.3 | Informationspligt | 21 |
| 7.4 | Inspektion | 21 |
| 7.5 | Tavshedspligt | 22 |
| 7.6 | Overdragelse | 22 |
| 7.7 | Samarbejde | 22 |
| 7.8 | Tvistigheder | 23 |
| 7.9 | Ændring af Kontrakten | 23 |
| 7.10 | Kontrakteksemplarer | 24 |
| 7.11 | Lovvalg | 24 |
| 7.12 | Underskrift og datering | 24 |

BILAGSFORTEGNELSE

Bilag 1 Definitioner

Bilag 2 Trafikbetjening

Bilag 2 Appendiks 1: Grundkøreplan fra januar 2009 til køreplansskiftet 2009/2010

Bilag 2 Appendiks 2: Tillægspakker og reduktionspakker

Bilag 2 Appendiks 3: Togsæt pr. togafgang i kontraktperioden

Bilag 3 Materiel

Bilag 3 Appendiks 1: Aftale om leje af DSB's Øresundstogsæt

Bilag 3 Appendiks 2: Aftale om leje af DSB's IR4-togsæt

Bilag 3 Appendiks 3: Aftale om leje af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter på Helgoland

- Aftale om leje af produktionsafsnit A på Helgoland
- Aftale om leje af produktionsafsnit C på Helgoland

- Bilag 3 Appendiks 4: Aftale om benyttelse af produktionsafsnit B på Helgoland
- Bilag 3 Appendiks 5: Aftale om leje af DSB's vaske- og forsyningsanlæg i Helsingør
- Bilag 3 Appendiks 6: Aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg på Helgoland
- Bilag 3 Appendiks 7: Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg på Helgoland
- Bilag 3 Appendiks 8: Aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg i Kastrup
- Bilag 3 Appendiks 9: Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg i Kastrup
- Bilag 3 Appendiks 10: Priser for leje og benyttelse m.m.
- Bilag 3 Appendiks 11: Vedligeholdelsesfaciliteter (planer og tegninger)
- Bilag 3 Appendiks 12: Klargøringsfaciliteter (planer og tegninger)

Bilag 4 Operatørsamarbejde

- Bilag 4 Appendiks 1: Udkast til Samarbejdsaftale

Bilag 5 Stationer

- Bilag 5 Appendiks 1: Åbningstider for billet salg januar 2006.
- Bilag 5 Appendiks 2: Erhvervslejekontrakt for faciliteter DSB stiller til rådighed for Operatøren.
- Bilag 5 Appendiks 3: Erhvervslejekontrakt vedrørende opholds- og velfærdslokaler for det kørende personale.
- Bilag 5 Appendiks 4: Beskrivelse af DSB's kameraovervågning på Helsingør, Kokkedal og Nivå stationer.
- Bilag 5 Appendiks 5: Notat samt tegninger over de overdragede stationer, der beskriver DSB's ansvar for drift og vedligehold.
- Bilag 5 Appendiks 6: Materiale om billet salgsautomater.

Bilag 6 Personale

- Bilag 6 Appendiks 1: Oversigt over medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven
- Bilag 6 Appendiks 2: Øresundsuddannelse

Bilag 7 Salg og passagerservice

- Bilag 7 Appendiks 1: Bilag 3 og 3A til Bus og Tog Samarbejdets standardaftale: Tog+
- Bilag 7 Appendiks 2: Rejseregler for Hovedstadsområdet
- Bilag 7 Appendiks 3: Aftale om kompensationsordning for togpassagerer
- Bilag 7 Appendiks 4: Folder om handicapservice.
- Bilag 7 Appendiks 5: "Rejseplanen" - beskrivelse af arbejdsproces.

Bilag 7 Appendiks 6: Omsætningstal for billet salg på de overdragede stationer

Bilag 8 Incitamentesordninger

Bilag 8 Appendiks 1: Kundetilfredshedsundersøgelses spørgeskema

Bilag 8 Appendiks 2: Passagertællinger

Bilag 8 Appendiks 3: Ambitionsniveau for automatiske tællesystemer

Bilag 9 Forberedelsesperioden

Bilag 10 Operatørkontrakt med infrastrukturforvalter

Bilag 10 Appendiks 1: Operatørkontrakt med Banedanmark

Bilag 10 Appendiks 2: Notat vedrørende trafikering af Øresundsforbindelsen

Bilag 11 Ophør

Bilag 12 Organisation og samarbejde

Bilag 12 Appendiks 1: Rapportering

Bilag 13 Tilbudsliste

Bilag 14 Udkast til anfordringsgaranti

Bilag 15 Operatørens løsning

1 Indledende bestemmelser

1.1 Definitioner

En række begreber i denne Kontrakt er defineret i bilag 1.

Kontrakten udgøres af denne Hovedkontrakt med bilag 1 til 15, 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:

- Hovedkontrakten gælder forud for bilagene
- Bilag 1- 12 med tilhørende appendiks og bilag 14 gælder forud for bilag 13 og 15.
- Bilag 13 gælder forud for bilag 15
- 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 endelige tilbud har taget et (evt. skjult) forbehold, men Operatøren ud for det pågældende krav i compliancelisten har markeret "Krav opfyldt"), skal kravet opfyldes.

Henvi sning 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.

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, indskrænkninger 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 vedtages 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.

Hver af parterne kan anmode Mediatoradvokater under Advokatsamfundet om at udpege en uvildig tredjemand til at vurdere de tilbudte vilkår for en ændring samt hvorvidt et afslag på at gennemføre den pågældende ændring fremtræder sagligt og loyalt. Denne tredjemand kan endvidere anmodes om at beskrive en kompromisløsning, der så vidt muligt tilgodeser begge parter interesser. Parterne er forpligtet til at afgive alle relevante oplysninger til denne tredjemand, der er underlagt samme fortrolighedskrav som parterne selv. Denne tredjemands tilkendegivelse er hver part forpligtet til at forholde sig detaljeret til. Denne tredjemand træffer afgørelse om fordelingen af udgifterne til denne tredjemand samt fordelingen af parternes øvrige dokumenterede udgifter til denne proces.

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.

2 Ydelser

2.1 Ydelsen

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 jernbanestrækningen mellem Helsingør og København og videre til Københavns Lufthavn, Kastrup og landegrænsen mod Sverige forstået som det skæringspunkt mellem Danmark og Sverige på Øresundsforbindelsen, der ved aftalens indgåelse er placeret i en afstand af 23,819 strækningkilometer fra København H og 22,411 strækningkilometer fra Malmø C.

2.2 Ændringer i ydelsen

Ændringer i ydelsen er beskrevet i pkt. 1.4 samt i bilagene. Blandt andet er ændringer i køreplaner, belægningskrav og togstørrelser mv. nærmere beskrevet i bilag 2.

2.3 Operatørens ydelser

Operatørens ydelser skal opfylde de krav og beskrivelser, der fremgår af Kontrakten.

2.4 Ydelser der stilles til Operatørens rådighed

Der stilles en række ydelser til Operatørens rådighed til brug for Operatørens opfyldelse af Kontrakten. Ydelserne er udtømmende beskrevet i bilag 3 samt bilag 5

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

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

2.5 Ophør

I forbindelse med Kontraktens ophør uanset årsagen hertil (f.eks. udløb, ophævelse eller annullation), har Operatøren de i nærværende Kontrakt særligt i bilag 11 angivne forpligtelser.

3 Tid

3.1 Forberedelsesperiode

Perioden fra underskrift af Kontrakten til driftsstart skal benyttes af Operatøren til at forberede sig, herunder til at indhente alle fornødne oplysninger. De aktiviteter m.v. som Operatøren som minimum skal udføre i denne forberedelsesperiode, samt tidsplanen og milepælene herfor, fremgår af bilag 9.

I bilag 9 er der angivet nogle centrale milepæle, der får særlig aftalemæssig betydning. En manglende opfyldelse heraf vil i visse situationer betyde, at der vil være tale om væsentlig misligholdelse, som berettiger Trafikstyrelsen til at ophæve kontrakten, jf. det anførte nedenfor under pkt. 6.1.4.

Uanset indholdet af bilag 9 påhviler det Operatøren, at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter m.v., således at Operatøren i enhver henseende er klar ved driftsstart 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 togaftage der afgår fra udgangsstationen ved køreplansskiftet 2008/2009.

3.3 Varighed, udløb og opsigelse

Kontrakten udløber uden opsigelse.

Kontrakten udløber ved det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte omkring årsskiftet 2015/2016. Operatøren skal udføre drift af alle tog fra udgangsstation 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 omkring årsskiftet 2017/2018. Trafikstyrelsens ønske om at udnytte denne option, skal være meddelt Operatøren senest den 31. december 2013. Ved Trafikstyrelsens udnyttelse af denne option gælder Kontraktens bestemmelser i øvrigt uændret. Trafikstyrelsen har indgået aftale med Skånetrafiken om alene at forlænge kontrakten på baggrund af denne option såfremt Skånetrafiken ligeledes forlænger sin kontrakt tilsvarende.

4 Økonomi

4.1 Betaling

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

- vederlag for forberedelsesperiode som anført nedenfor i pkt. 4.3
- vederlag for drift som beskrevet nedenfor i pkt. 4.4, 4.4.1, 4.4.2., 4.4.3, 4.4.4, 4.4.5, 4.4.6 samt 4.4.7.
- reguleringer som beskrevet nedenfor i pkt. 4.5
- indtægter som beskrevet i pkt. 4.7

Billetindtægterne tilgår Trafikstyrelsen, som fastlagt i bilag 7.

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

Ved forhandling om kontraktændringer, der berører Operatørens vederlag, tages udgangspunkt i de priser herunder de del- samt enhedspriser, der er anført i bilag 13.

4.2 Trafikstyrelsens vederlag til Operatøren

Operatøren modtager for forberedelsesperioden det i bilag 13 angivne vederlag fra Trafikstyrelsen for samtlige Operatørens ydelser som nærmere beskrevet i bilag 13.

Operatøren modtager fra driftsstart og indtil Kontraktens ophør det i bilag 13 angivne vederlag 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 vederlag er i danske kroner, og indeholder alle ved Kontraktens indgåelse gældende afgifter incl. moms.

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

4.3 Vederlag for forberedelsesperioden

Kontraktens bilag 13, afsnit 2 angiver det samlede vederlag for forberedelsesperioden.

Vederlaget udbetales i lige store månedlige rater udregnet fra kontraktunderskriftsdatoen til den i pkt. 3.2 fastsatte dato for driftsstart, dog således at vederlaget i første og sidste måned udregnes pro rata i forhold til det antal dage forberedelsesperioden udgør af de pågældende 2 måneder.

Hvis forberedelsesperioden forlænges helt eller delvist på grund af Operatørens forhold, eller forhold der overvejende skyldes Operatørens forhold, udbetales der ikke ekstra vederlag for forberedelsesperioden. Der henvises i øvrigt til pkt. 6.1.3.

4.4 Vederlag for drift

Kontraktens bilag 13, afsnit 3 - 9, angiver de årlige vederlag for drift for

- en normalkøreplan delt op på 2 grundpakker, 1 og 2, for kørsel med tog der krydser Øresund hhv. kørsel med tog der ikke krydser Øresund, jf. bilag 2, pkt. 6.1.
- en række optioner. Optionerne er reguleret nærmere i bilag 2, tillægs- og reduktionspakker i pkt. 6.2 og ekstra eller færre togafgange i pkt. 6.3 samt i bilag 7, pkt. 3.2.1 samt pkt. 5.1.1.

De tilsvarende månedlige vederlag for drift udgøres af 1/12 af de årlige vederlag.

Vederlaget 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. Vederlaget for tillægs- og reduktionspakker udregnes på tilsvarende måde.

4.4.1 Regulering af vederlag ved udløsning af optioner på ekstra eller færre togafgange

Trafikstyrelsen kan, i henhold til reglerne herom i bilag 2, vælge at gøre brug af de beskrevne optioner ved at øge eller reducere normalkøreplan plus pakker, jf. bilag 2, pkt. 6. med et antal specifikke togafgange, jf. bilag 2, pkt. 6.3. Disse optioner benævnes ekstra eller færre togafgange.

En sådan udnyttelse af optioner honoreres ved at vederlaget for drift - som beregnet ovenfor under pkt. 4.4 - øges eller reduceres med det antal togminutter, de ekstra/færre tog kører, i henhold til den aftalte køreplan, multipliceret med minutprisen, jf. bilag 13, afsnit 6.

Samtidig medtages anvendelsen af denne option i den årlige regulering af togsæt-km, som nærmere beskrevet nedenfor under pkt. 4.4.5.

4.4.2 Regulering af vederlag pga. ekstra tog indsat af operatøren - ad hoc tog afgang

Såfremt operatøren indsætter ekstra tog udover den aftalte køreplan, jf. bilag 2, pkt. 4.2, betales dette ved at det månedlige vederlag for drift øges på samme måde som var det Trafikstyrelsen der havde valgt at øge køreplanen med ekstra togafgange, jf. pkt. 4.4.1 ovenfor.

Samtidig medtages anvendelsen af denne option i den årlige regulering af togsæt-km, som nærmere beskrevet nedenfor under pkt. 4.4.5.

4.4.3 Regulering af vederlag i forbindelse med særkøreplaner

Operatørens årlige vederlag reduceres som følge af færre kørte togsæt-km i en særkøreplan, jf. pkt. 4.4.5 samt bilag 2, pkt. 4.3.3.

Såfremt Operatøren i en periode kører efter en særkøreplan som dels er varslet mindst 7 døgn før ikrafttræden, og overvejende er begrundet i Operatørens egne forhold reguleres (multipliseres) det månedlige vederlag endvidere som beregnet i pkt. 4.4, 4.4.1 og 4.4.2 med følgende faktor:

$$\left(\text{tog-km i normalkøreplanen minus tog-km som udgår af normalkøreplanen plus tog-km i Særkøreplanen} \right) / \left(\text{tog-km i normalkøreplanen} \right)$$

Som nærmere reguleret i bilag 8 måles bod/bonus på basis af særkøreplanen, i det omfang særkøreplanen er rettidigt annonceret overfor publikum. Hvis særkøreplanen ikke er rettidigt annonceret, måles bod/bonus på basis af normalkøreplanen.

4.4.4 Regulering af vederlag i forbindelse med nødkøreplaner

Såfremt Operatøren i en periode kører efter en nødkøreplan, jf. bilag 2, pkt. 4.4, udregnes vederlaget som var der kørt efter normalkøreplanen, og bod/bonus i medfør af bilag 8 udregnes på basis af normalkøreplanen. Vederlaget reguleres desuden som nærmere anført nedenfor i pkt. 4.4.5, jf. dog bilag 2, pkt. 4.4.

4.4.5 Årlig regulering af vederlag pga. ændret antal togsæt-km

Vederlaget reguleres en gang årligt, pr. 31. december, for den faktiske årlige togproduktion, som nærmere anført i bilag 2, pkt. 6.4, på baggrund af den angivne enhedspris for togsæt-km., jf. bilag 13, afsnit 7.

Operatøren og Trafikstyrelsen kan aftale en månedlig a conto betaling af reguleringsbeløbet pga. ændret antal togsæt-km, såfremt reguleringsbeløbet skønnes at udgøre en væsentlig del af den samlede honorering af Operatøren.

4.4.6 Regulering af vederlag ved udløsning af option på forøgede passagerrettigheder

En udnyttelse af denne option bevirker at vederlaget for drift øges med prisen for optionen som anført i bilag 13, afsnit 8 samt i bilag 7, pkt. 3.2.1.

4.4.7 Regulering af vederlag ved udløsning af option på servicemedarbejdere i samtlige tog

En udnyttelse af denne option bevirker at vederlaget for drift øges med prisen for optionen som anført i bilag 13, afsnit 9 samt i bilag 7, pkt. 5.1.1.

4.5 Regulering af vederlag

4.5.1 Afgiftsændringer

Ved lovændring af gældende danske afgifter reguleres vederlaget med den økonomiske nettoeffekt heraf så Operatøren stilles økonomisk uændret.

I det omfang baneafgifterne stiger mere end pristalsreguleringen, jf. pkt. 4.5.2, kompenserer Trafikstyrelsen Operatøren for effekten af denne forskel på hele Operatørens udgift til baneafgifter. I det omfang baneafgifterne stiger mindre end pristalsreguleringen, jf. pkt. 4.5.2, kompenserer Operatøren Trafikstyrelsen for effekten af denne forskel på hele Operatørens udgift til baneafgifter. Forskellen opgøres hvert år, når endelig afregning af baneafgifter foreligger.

Ved kontraktindgåelsen er personbefordring ikke en momspligtig ydelse. Hvis det ændres i kontraktens løbetid og nærværende trafikopgave bliver momspligtig, skal de betalinger Operatøren modtager herfor 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 adgang til at fradrage moms samt en eventuel fritagelse for lønsumsafgift, refusion af elafgifter mv.

4.5.2 **Pristalsregulering**

Vederlaget, ekskl. forrentning og afskrivning hidrørende fra lejeaftalerne i bilag 3 og 5 pristalsreguleres på kalenderårsbasis så de rater, der udbetales i 2007, reguleres fra november 2006-prisniveau til gennemsnitlige 2007-priser. Vederlaget i Kontraktens øvrige år reguleres på tilsvarende vis fra november 2006-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".

Vederlaget 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 2008 samt de efterfølgende kalenderår reguleres i henhold til overforstående, dog ved først at regulere vederlaget fra november 2006-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 udbetaling fra Trafikstyrelsen svarende til den for lidt udbetalte pristalsregulering.

Vederlaget 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.

4.6 Bod og bonus

Opgørelse af Operatørens bod eller bonus sker som angivet i Bilag 8 samt 9. Trafikstyrelsens udbetaling af bonus og Operatørens betaling af bod sker ved regulering af vederlaget som angivet i bilag 8 samt 9.

Hvor bod og bonus er angivet som en procentsats tages denne af det månedlige vederlag reguleret som angivet i pkt. 4.1 dog eksklusiv pkt. 4.4.5.

4.6.1 Generelt om begrænsning af bod

I forberedelsesfasen kan den samlede bod for forsinkelser ikke overstige i alt DKK 1.600.000.

4.7 Diverse indtægter

Udover vederlaget som beskrevet ovenfor oppebærer Operatøren diverse indtægter for specifikke ydelser som nærmere beskrevet i bilag 7. Disse indtægter reguleres ikke i medfør af pkt. 4.5. Betalingsbetingelserne for disse indtægter er beskrevet i bilag 7.

4.8 Betalingsbetingelser

Trafikstyrelsen opgør, på basis af de oplysninger Operatøren har fremsendt og Trafikstyrelsen har indhentet, hver måned det forfaldne vederlag og 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 førstkommande vederlagsbetaling 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 førstkommande vederlagsbetaling efter parternes aftale.

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

5 Operatørens garanti

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

5.1 Sikkerhedsstillelse

Samtidig med indgåelsen af nærværende Kontrakt skal der ved separat dokument fra en anerkendt garant, uafhængig af Operatøren, stilles anfordringsgaranti til sikkerhed for Operatørens opfyldelse af Kontrakten.

Anfordringsgarantien udformes i overensstemmelse med bilag 14.

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.

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 ganske samme måde som for sine egne ydelser.

5.3 Konsortiedeltageres hæftelse

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

Konsortiedeltageres 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 15, som er involveret i nærværende trafikopgave. Hvis nøglepersoner hos Operatøren opsiges deres ansættelse, forpligter Operatøren sig til at erstatte disse nøglepersoner med andre ressourcer med tilsvarende forretnings- og systemkendskab.

5.3.2 Etablering af organisation

Operatøren skal etablere en organisation som beskrevet i bilag 12.

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 aftalt 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 aftalt 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 rimelige omkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift. Ansvarsbegrænsningen i pkt. 6.2 på DKK 150.000.000 finder ikke 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 ikke anvendelse i denne situation.

6.1.4 Forholdsmæssigt afslag

Ved mangelfuld leverance kan Trafikstyrelsen kræve et forholdsmæssigt afslag i operatørens vederlag.

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 straks 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 Døgn 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 ikke har opnået ret til at drive jernbanevirksomhed senest 2 måneder inden aftalt driftsstart, eller
- Operatøren mister retten til at drive jernbanevirksomhed.

Trafikstyrelsen bestemmer i ophævelsesskrivelsen hvornår ophævelsen skal have virkning fra. Ophævelsen skal dog senest have virkning 180 kalenderdage efter ophævelsesskrivelsens afsendelse.

Operatørens konkurs og betalingsstandsning

Ved Operatørens konkurs kan Trafikstyrelsen omgående hæve aftalen.

Hvis konkursboet efter konkurslovens regler har ret til at indtræde i denne Kontrakt, skal konkursboet efter forespørgsel herom fra Trafikstyrelsen inden for en frist på 5 kalenderdage give skriftlig meddelelse herom, og konkursboet skal samtidig hermed stille betryggende sikkerhed for opfyldelse af Kontrakten.

Ovennævnte gælder tillige ved Operatørens betalingsstandsning, hvis 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.

6.2 Erstatning

Operatøren er erstatningspligtig over for Trafikstyrelsen efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor om force majeure. Erstatning er dog under alle omstændigheder 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 skal ikke i henhold til nærværende Kontrakt anses for ansvarlig over for Trafikstyrelsen for så vidt angår forhold, der ligger uden for Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning eller burde have undgået eller overvundet. Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af 1. punktum, og som Operatøren ikke burde have undgået eller overvundet.

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

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Operatøren har givet skriftlig meddelelse herom til 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 driftsstart

Den nærmere regulering af Operatørens forhold grundet forsinkelse fremgår af bilag 9.

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, og 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 leverandøren straks reklamere heroverfor.

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

6.5.3 Erstatning

Trafikstyrelsen er erstatningspligtig over for Operatøren efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor om force majeure. Erstatning er dog under alle omstændigheder begrænset til DKK 150.000.000.

6.5.4 Force majeure for Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen skal ikke i henhold til nærværende Kontrakt anses for ansvarlig overfor Operatøren 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. punktum, 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 Transport- og Energiministeriet samt Trafikstyrelsen fastsatte, og for at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. fra myndigheder, herunder Trafikstyrelsen, tilvejebringes, samt for at alle nødvendige aftaler m.v. 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, afholdes af Trafikstyrelsen.

7.2 Arbejdsklausul

Operatøren skal sikre, at de ansatte, som Operatøren og eventuelle underleverandører beskæftiger i Danmark med henblik på opgavens udførelse, har løn- og ansættelsesforhold, der ikke er ugunstigere end de løn- og ansættelsesforhold, der er gældende på den egn, hvor arbejdet udføres.

Overholder Operatøren ikke denne forpligtelse, og medfører dette et berettiget krav fra de ansatte, kan Trafikstyrelsen tilbageholde vederlag til Operatøren med henblik på at tilgodese dette krav.

7.3 Informationspligt

Operatøren er forpligtet til at udlevere information til Trafikstyrelsen som nærmere beskrevet i 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 rådighed uden vederlag.

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 ubekendt person, der vil anvende Operatørens

ydelser som almindelig rejsende og efterfølgende rapportere oplevelserne 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 mangler ved ydelserne. Operatøren er tilsvarende forpligtet til straks at formidle varslene 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 nærværende Kontrakt

7.6 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.

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

7.7 Samarbejde

Parterne skal etablere en operatørorganisation som nærmere beskrevet i bilag 12.

7.8 Tvistigheder

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. 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, kan en part kræve, at tvisten forelægges en uafhængig mægler med kompetence indenfor det relevante område for en udtalelse, der skal foreligge inden 14 kalenderdage, eller den frist som parterne måtte aftale. Mægleren udpeges af en uafhængig instans, Mediatoradvokater under Advokatsamfundet.

Mægleren skal søge at opnå enighed mellem parterne om en løsning af tvisten. Udgifterne hertil deles mellem parterne.

Har parterne på denne baggrund ikke opnået enighed inden 14 kalenderdage fra mæglerens udtalelse foreligger, er hver af parterne berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort endeligt ved voldgift.

I særligt alvorlige situationer kan Trafikstyrelsen eller Operatøren vælge at gå direkte til voldgiftsretten. Som særligt alvorlige situationer anses f.eks. Kontraktens helt eller delvise ophævelse, udskydelse af driftsstart, jf. pkt. 6.1.3 og forhold der vedrører beløb større end DKK 100.000.000.

Medmindre der mellem parterne er enighed om at lade voldgiftsretten bestå af blot ét medlem, skal voldgiftsretten have tre medlemmer, der udpeges af præsidenten for Højesteret. Formanden skal opfylde betingelserne for at være dommer. Parterne kan afgive indstilling om de to andre, der udpeges med passende hensyntagen til den særlige sagkundskab, der må anses for ønskelig ved bedømmelsen af den uoverensstemmelse, som er indbragt for voldgiftsretten.

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

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

7.9 Ændring af Kontrakten

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.

7.10 Kontrakteksemplarer

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

7.11 Lovvalg

Nærværende kontrakt er undergivet dansk ret.

7.12 Underskrift og datering

København, den

København, den

For Trafikstyrelsen:

For Operatøren:

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

**Hovedkontrakt, Bind
II**

Bilag 1

Definitioner

Februar 2007

Indhold

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Definition af anvendte begreber og fagudtryk | 3 |
|----------|---|----------|

1 Definition af anvendte begreber og fagudtryk (U)

| Ord, udtryk, begreb | Betydning |
|---------------------|---|
| 0-stilling | Ændringsprogram, som løbende opgraderer det rullende materiel til en fælles minimumsstandard for hver enkelt materieltype |
| 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, der ikke er indre adgangsveje |
| Aflyst ankomst | En planlagt ankomst på en registreringsstation, som ikke er realiseret |
| 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: Aflyste tog Operatør, hvor aflysningen overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig Aflyste tog totalt, som er alle aflyste tog |
| Aktuel retning | Den af de to retninger i myldretidstrafikken hhv. morgen og eftermiddag, som har størst trafik. F.eks. er aktuel retning over Øresund fra Malmö om morgenen og til Malmö om eftermiddagen. |
| Ankomst, forsinket | Ved opgørelse af Rettidighed Operatør: Ankomst på en registreringsstation, som er forsinket 5,00 minutter eller mere Ved opgørelse af Rettidighed Total: Ankomst på en registreringsstation, som er forsinket 3,00 minutter eller mere |
| Ankomst, planmæssig | Ankomst på tidspunktet angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen. |
| ATC-anlæg | Automatic Train Control. Elektronisk overvågningssystem, der sikrer, at et tog overholder gældende hastighedsregler, signaler m.m. |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Banverket | Infrastrukturforvalteren for det svenske statslige jernbanenet, svarende til Banedanmark i Danmark. |
| Belægningsgrad | Udtryk for antallet af passagerer på en togafgang i forhold til antallet af siddepladser, inkl. eventuelle klapsæder. |
| Belægningskrav Belægningskriterier | Et mål for hvor mange passagerer, der i gennemsnit over en periode og et antal togafgange skal kunne sidde ned. |
| Betjeningsfrekvens | Intervaller imellem, togenes betjening af en station eller bane-strækning. |
| Bus & Tog samarbejdet | Samarbejde mellem trafikskaber 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. |
| Citytunnelen | Den nye baneforbindelse igennem/under Malmö, som giver en hurtigere togforbindelse bl.a. fra Øresundsforbindelsen til de centrale dele af Malmö og som Banverket har oplyst forventes åbnet 2011. |
| Distributionsafgift | Afgift, som takstmyndigheden skal betale til Rejsekort A/S for det arbejde, der udføres vedrørende distribution og markedsføring af Rejsekortet og øvrig servicering af rejsekortpassagerer. |
| Distributionshonorar | Honorar, som Operatøren modtager for det arbejde, der udføres vedrørende distribution og markedsføring af Rejsekortet og øvrig servicering af rejsekortpassagerer. |
| 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 køreplansskift omkring årsskiftet 2015/2016. |
| Driftsperiodes optionsperiode | Den del af driftsperioden der udgør perioden fra det af Banedanmark fastsatte køreplansskift omkring årsskiftet 2015/2016 til det af Banedanmark fastsatte køreplansskift omkring årsskiftet 2017/2018. |
| Driftsreserve | Rullende materiel, der holdes standby med henblik på øjeblikkelig indsættelse for afhjælpning af trafikale uregelmæssigheder |

| | |
|----------------------|--|
| Driftsstart | Tidspunktet for Operatørens påbegyndelse af driften. |
| Driftsstartperioden | Den del af kalendermåneden, hvori driftsstart forekommer og hvor Operatøren varetager driften samt de efterfølgende to kalendermåneder. |
| Driftstid | Det tidsrum i døgnet indenfor hvilket et togsystem eller en togafgang gennemføres. Angives f.eks. i køreplanen ved de konkrete tidspunkter for hhv. første togafgang og sidste togafgang for pågældende togsystem. |
| 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. Eftersynene opdeles i store og mindre eftersyn for hver enkelt materieltype. |
| Erstatningstransport | Transport med bus og/eller taxi og/eller på delstrækninger, hvor dette er muligt, med andre tog end Operatørens tog. |
| Forberedelsesperiode | Perioden fra kontraktunderskrift til driftsstart. |
| Forsinket tog | <p>Et tog, som er forsinket med 5,00 minutter eller mere. 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.</p> <p>Der skelnes i den omhandlede trafik mellem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forsinkede tog Operatør, hvor forsinkelsen overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig • Forsinkede tog totalt, som er alle forsinkede tog i den omhandlede trafik <p>Antallet af forsinkede tog benyttes i beregningen af Rettidighed Operatør.</p> |
| Fremmednet | Stationær elforsyning til rullende materiel i forbindelse med opstillingsspor, dog ikke fra køreledning. |
| Fri trafik | Trafik, der drives uden kontrakt med staten og for jernbanevirksomhedernes egen regning og økonomiske risiko. |
| Helligdage | Omfatter danske helligdage. |
| Hovedkontrakt | Nærværende kontrakt ekskl. bilag |

| | |
|----------------------|---|
| IR4-togsæt | Litra ER. Selvkørende elektrisk togsæt, der kun kan køre i Danmark. Et togsæt består af 4 fast sammenkoblede vogne med indbyrdes overgang mellem vognene. |
| Kanalregularitet | Udtryk for antallet af kanaler, som Banedanmark, til tiden stiller til rådighed for Operatøren, sat i forhold til Operatørens realiserede trafik. |
| Kapacitetstilpasning | Tilpasning af størrelsen af togafgange (antal togsæt pr. togafgang) til passagertallet. |
| Kapitalomkostninger | Forrentning og afskrivning af et aktiv |
| Kontrakt | Hovedkontrakt med bilag og appendiks |
| Kontraktperioden | Perioden fra kontraktunderskrift til kontraktophør |
| Kystbanen | Banestrækningen København H. – Helsingør |
| Køreplan, Normal- | Køreplan der udarbejdes for hver køreplanperiode. Normalkøreplanen gælder, medmindre der sker ændringer i form af en særkøreplan eller en nødkøreplan. Normalkøreplanen omfatter ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup |
| Køreplan, Nød- | En køreplan, der iværksættes straks efter akut opståede forstyrrelser i Operatørens drift. Nødkøreplan gælder indtil den kan erstattes af normalkøreplanen eller en evt. særkøreplan. Nødkøreplaner baserer sig normalt på de trafikale beredskabsplaner. Nødkøreplaner kan omfatte køreplaner for erstatningstransport. |
| 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 faste nødkøreplaner samt eventuelt særkøreplaner. Tjenestekøreplanen offentliggøres årligt efter kapacitetstilslingsprocessens udløb. Normalkøreplanen er således indeholdt i tjenestekøreplanen. Tjenestekøreplanen indeholder kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup. |
| Køreplan, Udbuds- | Udkast til køreplan for Kontrakten fra driftsstart til køreplansskiftet omkring årsskiftet 2009/2010. Udbudskøreplanen omhandler alene togtrafik, vedrørende Kontrakten og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup. |
| Køreplanperiode | Perioden mellem to køreplansskifter. |
| Køreplanperiode, første | Perioden fra driftsstart til køreplansskiftet ved årsskiftet 2009/2010. Betegnelsen er identisk med "K 09". |
| Landegrænsen | Skæringspunktet mellem Danmark og Sverige på Øresundsforbindelsen, der ved aftalens indgåelse ligger i en afstand af 23,819 strækningkilometer fra København H og 22,411 strækningkilometer fra Malmø C. |
| Morgenspidstimen | Den time i morgenmyldretiden, hvor passagertallet i aktuel retning er størst. Spidstimen behøver ikke svare til en klokke-time. |
| Myldretid Myldretimer | Mandag-fredag, ekskl. helligdage, i tidsrummene kl. 6.30 - 9.30 og kl. 15.30-18.30. |
| Nedformering | Deling af et tog i flere dele under ophold på en station, med henblik på at opnå en mindre togstørrelse ved togets videre kørsel eller i togets anvendelse i en efterfølgende togafgang. |
| Netredegørelse | Oversigt over den danske jernbaneinfrastruktur, som en gang årligt udgives af Banedanmark |
| Nettoprisindeks | Nettoprisindekset opgøres efter lov om beregning af et nettoprisindeks, jf. Økonomiministeriets lovebekendtgørelse nr. 76 af 3. februar 1999. |
| Omløbsdel | Reservedel til det rullende materiel, som kan genanvendes efter reparation |
| Omløbsplan | Produktionsplan for, hvorledes det rullende materiel indsæt- |

| | |
|---------------------------------|---|
| | tes i en given køreplan, og samtidig sikrer de fornødne ophold til klargøring og vedligeholdelse af materiellet |
| Opformering | Sammenkobling af togdele, f.eks. et eller flere togsæt, under ophold på en station, med henblik på at opnå en større togstørrelse ved togets videre kørsel eller ved togets anvendelse i en efterfølgende togafgang. |
| Opstillingsspor | Spor, der anvendes til parkering og klargøring af rullende materiel |
| Optionsperiode | Se "Driftsperioden, optionsperiode" |
| Overdragede stationer, de | Stationer, der indgår i nærværende udbud, og som overdrages til Operatøren. Operatøren har således ansvaret for samtlige drifts- og vedligeholdelsesopgaver på disse stationer. De overdragede stationer er: Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Nivå, Kokkedal, Rungsted Kyst, Vedbæk, Skodsborg, Ørestad og Tårnby stationer |
| Overensstemmelseserklæring | Bekræftelse fra infrastrukturforvalter af, at en specifik materieltype ud fra et teknisk synspunkt er egnet til anvendelse på en given jernbaneinfrastruktur |
| Perronaptering | Alle elementer på perron såsom venterum, reklamestandere, skilte, affaldsbeholdere, bænke m.v. |
| Påvirket tog | Fællesbetegnelse for et forsinket eller aflyst tog. |
| Registreringsstation | Udvalgt station på en strækning, hvor registrering og/eller opgørelse af forsinkede ankomster og aflyste ankomster finder sted. |
| Rejsetid | Den tid, der medgår ved passagerernes rejse mellem 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 Operatør, døgn | Operatør Rettidighed opgjort på baggrund af hele den udbudte trafik |
| Rettidighed Operatør, myldretid | Operatør Rettidighed opgjort på baggrund af et myldretidsudsnit af den udbudte trafik |

| | |
|-------------------------|---|
| Rettidighed Total | Procentdel af togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger. Rettidighed Total udtrykker togtrafikens samlede kvalitet uden hensyn til årsag og hvem som har ansvar for eventuelle forsinkelser og aflysninger. Ved beregning af Rettidighed Total defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 3,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer. |
| ROSA-systemet | DSB's billetsalgs- og reserveringssystem. |
| Skånetrafikens operatør | Operatøren af den korresponderende svenske del af Øresundstogtrafikken. |
| Spidsbelastningsperiode | Spidsbelastningsperioden er det tidsrum i den til enhver tid gældende omløbsplan, som har det højeste forbrug af togsæt i den togtrafik, der krydser Øresund. |
| Spidstimen | Den time i løbet af hver af døgnetts to myldretider, hvor passagertallet er størst i aktuell retning. Spidstimen behøver ikke svare til en klokke-time. |
| Sporbar del | Reservedel, for hvilken der løbende føres en log over opståede fejl og udførte reparationer |
| Standsningsmønster | Et udtryk for hvor mange og/eller hvilke stationer på en banestrækning, som en togafgang eller et togsystem betjener. |
| Station, Ende- | Endepunkt for en togafgang, dvs. tognummer. Eksempler: Helsingør og Kastrup. Landegrænsen defineres i denne forbindelse som endestation. |
| Station, Start- | Startsted (udgangsstation) for en togafgang, dvs. tognummer. Eksempler: Helsingør og Kastrup. Landegrænsen defineres i denne forbindelse som startstation. |
| Stationer, øvrige | De stationer, der indgår i nærværende udbud, men ikke overdrages til den vindende operatør. DSB har således fortsat ansvaret for samtlige drifts- og vedligeholdelsesopgaver på disse stationer. De øvrige stationer omfatter: Klampenborg, Hellerup, Østerport, Nørreport, København H og Københavns Lufthavn Kastrup. |
| Takstkompetence | Retten til at fastsætte takstsystemet, herunder takstprincippet (f.eks. om taksten er baseret på rejseafstanden eller – tiden) og takststrukturen, dvs. den prismæssige opbygning af taksten |

| | |
|-------------------------------------|--|
| | (f.eks. tidsgyldighed og prisdifferentiering). |
| Takstsamarbejde i hovedstadsområdet | Aftalebaseret takstsamarbejde i hovedstadsområdet mellem de takstansvarlige myndigheder, der som følge af Lov om trafikelskaber træder i kræft 1. januar 2007. |
| 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. |
| Togminutter | Et togs kørsel i ét minut. 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. |
| Togsæt | Et Øresundstogsæt eller et IR4 togsæt eller tilsvarende andet materiel som Trafikstyrelsen og Operatøren har indgået aftale om svarer til et togsæt. |
| Togsætkilometer (Togsæt-km) | Et togsæts kørsel over én kilometer. Udtryk der anvendes til opgørelse af den samlede kørsel med togsæt på en togafgang, i et givet togsystem, på en given banestrækning og/eller et nærmere defineret tidsrum. Hvis et tog f.eks. består af to togsæt, køres der to togsæt-km for hver togkilometer. |
| Togsystem | En betegnelse for en samlet række af togafgange, der i et nærmere angivet tidsrum af døgneti følge køreplanen, kører i et fast ensartet mønster med hensyn til betjeningsfrekvens og standsningsmønster. |
| Togtrafik Planlagt | Togtrafik planlagt er antal togankomster på registreringsstationerne ifølge normalkøreplanen på tidspunkterne angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen. |

| | |
|-------------------------|--|
| Togtrafik Realiseret | Antallet af realiserede togankomster på registreringsstationerne. Identisk med "Trafikmængden". |
| Trafikdisponering | Udførelse af de beslutninger, der er nødvendige for at imødegå forstyrrelser i Operatørens drift. |
| Trafikal beredskabsplan | Trafikale beredskabsplaner omfatter nødkøreplan for tog, tilhørende omløbsplaner, køreplaner for erstatningstransport, planer for tilkald af personale samt planer for information af passagerer. Trafikale beredskabsplaner foreligger i princippet for alle tænkelige hændelser på den strækning, som Operatøren betjener. Trafikale beredskabsplaner kan omfatte samarbejde med andre togoperatører samt trafikselskaber og busoperatører. |
| Trafikmængden | Antallet af realiserede togankomster på registreringsstationerne. Identisk med "Togtrafik Realiseret" |
| TRAP-tal | Togpersonalets Rapportering af Passagertal, som på Øresunds- og Kystbanen normalt foretages for hver enkelt togafgangs maksimale passagerbelægning på strækningsafsnittene hhv. Malmö - Kastrup, Kastrup - København H. og København H. - Helsingør. |
| Vederlaget | Den betaling, der i den givne periode kommer til udbetaling til Operatøren på baggrund af priser Operatøren har angivet i bilag 13, afsnit 2. |
| Værkstedreserve | Rullende materiel, som midlertidigt er taget ud af drift med henblik på vedligeholdelse |
| Øresundsforbindelsen | Den faste bro/tunnel forbindelse mellem Danmark og Sverige (Kastrup-Lernacken) |
| Øresundstakstsystemet | Integreret billet- og takstsystem for Øresundsregionen. |
| Øresundstogsæt | Litra ET eller X31. Selvkørende elektrisk togsæt, der kan køre i både Danmark og Sverige. Et togsæt består af 3 fast sammenkoblede vogne med indbyrdes overgang mellem vognene. |
| Øresundstogsystemet | Togsystemet Helsingør – Landegrænsen – Malmö, med vide-reførsel til/fra andre svenske byer i det sydlige Sverige. |

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 1, Definitioner

Bilag 2
Trafikbetjening

Marts 2007

Indhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Indledning | 4 |
| 2 | Køreplan for den første køreplanperiode | 5 |
| 2.1 | Krav til køreplanen for perioden fra driftsstart til køreplansskiftet 2009/2010 (U) | 5 |
| 2.2 | Udbudskøreplan (U) | 7 |
| 2.3 | Andet løsningsforslag til køreplan | 7 |
| 3 | Køreplanlægning for køreplanperioderne fra 2010 | 9 |
| 3.1 | Trafikstyrelsens krav til kommende køreplanperioder | 9 |
| 3.2 | Operatørens afhandling med Skånetrafikens operatør (U) | 9 |
| 3.3 | Operatørens forslag til køreplan til Trafikstyrelsens godkendelse | 10 |
| 3.4 | Beskrivelse af køreplanforslagets konsekvenser (U) | 11 |
| 3.5 | Endelig beslutning om køreplanen (U) | 11 |
| 3.6 | Samarbejde med andre parter | 11 |
| 4 | Afvielser fra normalkøreplaner | 12 |
| 4.1 | Kortfristede ændringer i normalkøreplanen | 12 |
| 4.2 | Kortfristet indsættelse af ekstra ad hoc togafgange | 12 |
| 4.3 | Særkøreplaner | 12 |
| 4.3.1 | Generelt | 12 |
| 4.3.2 | Erstatningstransport i forbindelse med særkøreplaner | 13 |
| 4.3.3 | Relationer til vederlaget i forbindelse med særkøreplaner herunder bod-bonus bestemmelser | 14 |
| 4.3.4 | Evaluering af særkøreplaner og erstatningstransport | 14 |
| 4.4 | Trafikafvikling ved akut opståede uforudsete hændelser | 15 |
| 4.4.1 | Generelt | 15 |
| 4.4.2 | Erstatningstransporten ved akut opståede hændelser | 16 |
| 4.4.3 | Relationer til vederlaget herunder bod-bonus bestemmelser | 16 |
| 4.4.4 | Evaluering og revision af nødkøreplaner og erstatningstransport | 17 |
| 4.5 | Trafikkens kvalitet generelt (U) | 17 |
| 4.6 | Operatørens løsningsforslag til trafikens kvalitet | 17 |
| 5 | Belægningskriterier, togstørrelser og omløbsplanlægning | 19 |
| 5.1 | Belægningskriterier | 19 |
| 5.1.1 | Belægningskriterier på togafgange med Øresundstogsæt | 19 |
| 5.1.2 | Belægningskriterier på togafgange med IR4-togsæt | 20 |
| 5.1.3 | Belægningskrav på togafgange med andre materieltyper | 20 |
| 5.1.4 | Afvielser fra belægningskriterier | 21 |
| 5.2 | Togstørrelser og gennemførelse af passagertællinger (U) | 21 |
| 5.2.1 | Operatørens løsningsforslag til gennemførelse af tællinger og justering af togstørrelser | 21 |
| 5.2.2 | Kørsel med større tog end svarende til belægningskriterierne (U) | 22 |
| 5.3 | Omløbsplanlægning og toglængder | 22 |
| 5.3.1 | Omløbsplaner (U) | 22 |
| 5.3.2 | Krav til maksimale toglængder | 22 |
| 5.3.3 | Driftskonsekvenser af større ændringer af infrastrukturen i Malmö-området mm. | 23 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 6 | Ydelsen | 24 |
| 6.1 | To grundpakker, jf. appendiks 1 (U) | 24 |
| 6.1.1 | Pristilbud på grundpakkerne (U) | 24 |
| 6.2 | Optioner på tillægspakker og reduktionspakker | 25 |
| 6.2.1 | Option på tillægspakker A, B, C samt D.1 – D.8, jf. appendiks 2 (U) | 25 |
| 6.2.2 | Option på reduktionspakker E – H (U) | 27 |
| 6.3 | Optioner på ekstra eller færre togafgange, I og J (U) | 28 |
| 6.4 | Regulering af vederlag i forhold til produktionsomfang, målt i togsæt-km, K (U) | 29 |
| 6.4.1 | Pristilbud på større eller mindre produktion end beregnet (U) | 30 |
| 6.5 | Vederlagsregulering i forbindelse med tilføjelse/fjernelse af standsningssteder | 30 |

Appendiks 1

Udbudskøreplan fra januar 2009 til køreplansskiftet 2009/2010

Appendiks 2

Tillægspakker og reduktionspakker

Appendiks 3

Togsæt pr. togafgang i kontraktperioden

1 Indledning

Det følgende fastlægger kravene til den trafikale ydelse.

Den trafikale ydelse omfatter emner i relation til køreplanlægning, belægningskriterier, togstørrelser mm.

Det følgende fastlægger endvidere baggrunden for Operatørens pris for udførelsen af Kontrakten herunder optioner.

2 Køreplan for den første køreplanperiode

2.1 Krav til køreplanen for perioden fra driftsstart til køreplansskiftet 2009/2010 (U)

Frekvens og standsningsmønster

Trafikbetjeningen i den første køreplanperiode skal udføres med overholdelse af den betjeningsfrekvens og det standsningsmønster, der er vist i liniediagrammet i figur 1 samt beskrevet i det følgende. Den første køreplanperiode omfatter perioden fra driftsstart til køreplansskiftet ved årsskiftet 2009/2010. Denne køreplanperiode benævnes også 'K 09'.

Liniediagrammet viser betjeningen opdelt i henholdsvis myldretids-, dagtime- og aftenbetjening. Afgrænsningen af disse tidsperioder fremgår af appendiks 1 og 2.

To togsystemer i dagtimerne

Betjeningen består i dagtimerne alle ugens dage af to 20 minutters togsystemer:

1. Helsingør – Landegrænsen - Malmö, med videreførelse til/fra andre svenske byer i det sydlige Sverige.

Dette togsystem benævnes Øresundstogsystemet.

2. Nivå/Kokkedal - Københavns Lufthavn, Kastrup.

Dette togsystem benævnes Kokkedal-Kastrup systemet.

Øresundstogsystemet overspringer en række stationer på Kystbanen, mens Kokkedal-Kastrup systemet betjener alle stationer.

Kokkedal-Kastrup systemet forlænges alle mandage-fredage ekskl. helligdage i myldretiden til/fra Helsingør, og med stop i Humlebæk og Espergærde.

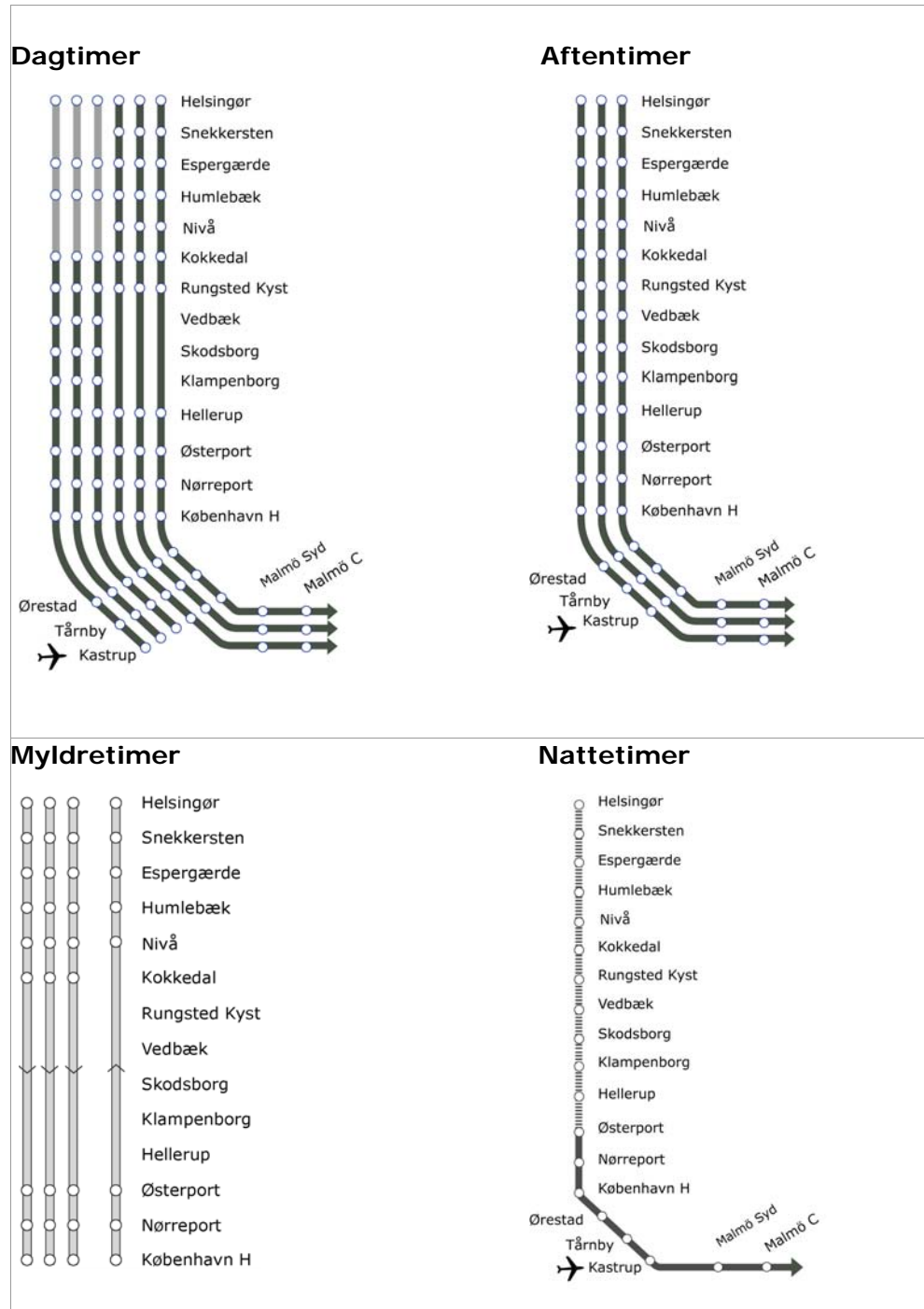
I praksis vil Kokkedal-Kastrup systemet udenfor myldretiderne af infrastruktur-mæssige årsager kun kunne vende i Nivå, eller evt. Helsingør. Vælger Operatøren generelt at anvende Nivå til vending af togene, skal Nivå indgå som standsningssted i publikumskøreplanen.

Aftenbetjening

Betjeningen på strækningen Helsingør – Malmö i Øresundstogsystemet skal i aften timerne bestå af ét 20 minutters togsystem med stop ved alle stationer, og som erstatter de to førnævnte togsystemer nævnt under pkt. 1. og 2 ovenfor.

Figur 1. Fastlagt frekvens og standsningsmønster for den første køreplanperiode fra driftsstart til køreplansskiftet 2009/2010.

(Hver linie i diagrammet svarer til ét tog pr. time i hver retning).


Signaturer:

Myldretimer

Myldretimer i aktuel retning

 Kun natten før lørdage og søn-
og helligdage


Natbetjening

I nattimerne betjenes strækningen Malmö – Østerport i Øresundstogsnettet af ét tog pr. time, natten før lørdage og søn- og helligdage dog med videreførelse til/fra Helsingør.

Ekstratog i myldretiden

Herudover skal der mandage-fredage, ekskl. helligdage og andre dage og perioder i løbet af året køre 3 ekstratog fra Helsingør til København H. i morgenspidstimen, og 3 ekstratog i modsat retning fordelt henover eftermiddagsmyldretiden. Disse tog skal om morgenen køre uden stop mellem Kokkedal og Østerport, og om eftermiddagen uden stop mellem Østerport og Nivå.

Den præcise tidsmæssige placering af disse tog fremgår af appendiks 1.

2.2 Udbudskøreplan (U)

Operatøren skal anvende de minuttal, der er vist i udbudskøreplanen i appendiks 1 i den konkrete køreplan for den første køreplanperiode, jf. dog option på andet forslag til udbudskøreplan, som beskrevet i pkt. 2.3, og muligheden for at aftale mindre justeringer af minuttallene, som beskrevet i bilag 9, pkt. 2.6. Disse minuttal opfylder kravene som beskrevet ovenfor i pkt. 2.1. Af appendiks 1 fremgår derudover bl.a. driftstid for de forskellige dele af udbudskøreplanen. Banedanmark har tiltrådt udbudskøreplanen. Fastlæggelse af de endelige konkrete minuttal i tjenestekøreplanen sker ved den normale procedure i forbindelse med infrastrukturforvalterens behandling af operatørers kapacitetsansøgning.

Udbudskøreplanen omhandler alene togtrafik, der er krævet i Kontrakten og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup.

Udbudskøreplanen, med eventuelle ændringer, bliver normalkøreplanen for den første køreplanperiode benævnt 'K 09'.

Mht. udbudskøreplanens opdeling i grundpakke 1 og grundpakke 2 henvises til det nedenfor beskrevne i pkt. 6.1.

Tilbudsgiveren skal afgive tilbud på baggrund af udbudskøreplanen med de angivne minuttal, se i øvrigt pkt. 6.1.1.

2.3 Andet løsningsforslag til køreplan

2.1 Tilbudsgiver kan i sit første forhandlingstilbud tilbyde et andet forslag til køreplan som afviger fra udbudskøreplanen i appendiks 1.

Følgende krav er knyttet til forslaget:

- a. Frekvens og standsningsmønster skal opfylde kravene som beskrevet ovenfor i pkt. 2.1.
- b. Ankomst- og afgang minuttallene i Malmö skal være som anført i appendiks 1.

- c. Togene skal på strækningen København H.- Hellerup køre med helt jævn 10 min. frekvens i begge retninger.
- d. Køreplanen skal medføre kortere rejsetid i en række relationer, uden at forringe øvrige rejsetider.
- e. Køreplanen omhandler alene togtrafik, vedrørende Kontrakten og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup

Forslaget skal dels indeholde et konkret forslag til køreplan og dels en beskrivelse af på hvilke punkter køreplanforslaget evt. påvirker øvrige dele af tilbuddet.

Forslaget vil blive drøftet i forbindelse med første forhandlingsrunde. Heri vil fordele og ulemper ved forslaget samt forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet blive drøftet.

Ved afslutningen af første forhandlingsrunde vil Trafikstyrelsen opfordre tilbudsgiver til at aflevere justerede/endeligt tilbud enten baseret på udbudskøreplanen eller baseret på tilbudsgivers andet forslag til køreplan. Til grund for Trafikstyrelsens opfordring vil der blive lagt vægt på hvorledes det andet forslag til køreplan, i forhold til udbudskøreplanen, påvirker 1) rejsetiden, 2) tilbudets pris og/eller 3) Trafikstyrelsens vurdering af den forventede betydning for rettidigheden.

Tilbudsgiver træffer selv afgørelsen om hvorvidt opfordringen tages til følge. Det justerede/endelige tilbud skal således være baseret enten på udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan.

Afgives der tilbud på baggrund af det andet forslag til køreplan vil reguleringen af Operatørens andet forslag til køreplan i det hele svare til hvad der er anført for udbudskøreplanen.

Trafikstyrelsens opfordring til enten at anvende udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan, vil dels ske på baggrund af forslaget evne til at skabe kortere rejsetider for passagerne og dels på baggrund af forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet set i forhold til tildelingskriterierne.

3 Køreplanlægning for køreplanperioderne fra 2010

Trafikbetjeningen i de følgende køreplanperioder fra og med 2010 skal udføres i henhold til en af Trafikstyrelsen godkendt køreplan (kaldet normalkøreplanen) i overensstemmelse med de nedenstående krav.

3.1 Trafikstyrelsens krav til kommende køreplanperioder

Trafikstyrelsen vil senest 2 måneder før Operatørens forelæggelse af køreplanforslag for Trafikstyrelsen meddele Operatøren hvilke ændringer til køreplanen, der kræves for den kommende køreplanperiode. Af hensyn til Operatørens køreplansamarbejde i hovedstadsområdet vil dette dog ske så tidligt som muligt, og ved større køreplanændringer ca. 20 måneder før pågældende køreplanskifte. Ved større køreplanændringer forstås i den forbindelse køreplanændringer, som indebærer en omlægning af betjeningsstrukturen, således at togsystemernes udstrækning og/eller antallet af afgange på de enkelte stationer ændrer sig væsentligt.

Ændringer kan bestå i forøgelse eller reduktion af togbetjeningen mht. følgende:

- Trafikstyrelsens anvendelse af optioner på ekstra eller reducerede ydelser, jf. pkt. 6.2 og 6.3
- Ændringer i udstrækningen eller omlægning af togsystemerne i grundpakke 1 og grundpakke 2, jf. pkt. 6.1
- Omlægning af standsningsmønstre eller tilføjelse eller fjernelse af standsningssteder.

For ændringer i køreplanen, som Trafikstyrelsen stiller krav om, og som fordrer mere materiel end det Operatøren har til rådighed, skal Trafikstyrelsen som udgangspunkt stille det materiel til rådighed, som Operatøren kan dokumentere et behov for, jf. det beskrevet i bilag 3, pkt. 2.5 og dette bilag pkt. 5.1.4. Dette gælder i forbindelse med de to grundpakker og optioner på tillægspakker og optioner på ekstra togafgange, jf. afsnit 6.

Se pkt. 6.5 om relationer til vederlaget i forbindelse med tilføjelse eller fjernelse af standsningssteder.

Uagtet overskriften til afsnit 3 gælder nærværende punkt 3.1 tillige for 2009.

3.2 Operatørens afhandling med Skånetrafikens operatør (U)

Operatøren skal inden køreplanforslagets forelæggelse for Trafikstyrelsen have afhandlet den del af køreplanforslaget, der vedrører strækningen Kastrup - Malmö med Skånetrafikens operatør.

3.3 Operatørens forslag til køreplan til Trafikstyrelsens godkendelse

Af hensyn til køreplanssamarbejdet med øvrige tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet, jf. bilag 7, pkt. 6.3.1, skal køreplanforslag og Trafikstyrelsens godkendelse heraf foreligge så tidligt som muligt og senest til de i tabel 1 angivne frister.

Trafikstyrelsen og Operatøren indleder senest 14 måneder inden køreplanskifte drøftelser om relevante køreplanændringer.

Hvert år udarbejder Operatøren på baggrund af Trafikstyrelsens eventuelle krav, jfr. pkt. 3.1, et samlet forslag til køreplan dvs. normalkøreplan for den efterfølgende køreplanperiode i kontraktperioden.

Operatøren skal fremsende køreplanforslaget til Trafikstyrelsen senest 3 måneder inden Operatøren skal sende kapacitetsansøgning til infrastrukturforvalteren.

Såfremt Operatøren og Skånetrafikens operatør ikke skal ansøge om kapacitet samme dato, gælder fristen i forhold til den operatør, der skal ansøge først. Nedenstående sammenfatter proceduren ved køreplanændringer ud fra de i 2006 gældende frister for kapacitetsansøgning hos Banedanmark. Hvis Banedanmarks frister ændres, ændres de øvrige i tabel 1 tilsvarende.

Inden Operatøren fremsender sit forslag til køreplan til Trafikstyrelsen skal forslaget være afstemt med Skånetrafikens operatør jf. pkt. 3.2 og have været drøftet med DSB og med de øvrige relevante tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet jf. bilag 7, pkt. 6.3.1.

Trafikstyrelsens godkendelse af køreplanen foreligger senest 1 måned inden kapacitetsansøgningen.

Tabel 1. Frister ved godkendelse af køreplan

| Tidspunkt – måneder inden køreplanskifte ved nuværende frister for kapacitetsansøgning | Aktivitet |
|--|---|
| Ca. 20 måneder | Trafikstyrelsen fremsender eventuelle krav til kommende køreplan ved større køreplanændringer |
| Senest 14 måneder | Trafikstyrelsen og Operatøren indleder drøftelser af kommende køreplan |
| Senest 13 måneder | Trafikstyrelsen fremsender eventuelle krav til kommende køreplan |
| Senest 12 måneder | Operatøren drøfter køreplanforslag med DSB og med de øvrige relevante tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet |
| 11 måneder | Operatørens fremsender køreplanforslag til Trafikstyrelsen. Operatøren har forud herfor afstemt køreplanforslaget med Skånetrafikens operatør |

| | |
|------------------|--|
| Senest 9 måneder | Trafikstyrelsen godkender køreplanforslag. Operatøren fremsender umiddelbart herefter det af Trafikstyrelsen godkendte forslag til Skånetrafikens operatør, til DSB og med de øvrige relevante tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet |
| 8 måneder | Operatørens ansøgning om kapacitet til Bandedanmark |
| Senest 3 måneder | Bandedanmark udsender endelig kapacitetstildeling |

3.4 Beskrivelse af køreplanforslagets konsekvenser (U)

Operatøren skal i forbindelse med forelæggelsen af køreplanforslaget for Trafikstyrelsen skriftligt begrunde ændringer i køreplanen samt redegøre for forslaget forventede passagereffekt, og konsekvenser for belægningen af de enkelte togafgange samt materielbehov. Såfremt Operatørens forslag til ændringer i køreplanen indebærer konsekvenser for vederlaget, jf. de i bilag 13 fastsatte priser for udvidelser og reduktioner af produktionsomfanget, skal Operatøren desuden redegøre for sin vurdering heraf.

3.5 Endelig beslutning om køreplanen (U)

Såfremt Trafikstyrelsen ikke kan tiltræde det fremlagte forslag til køreplan, skal ændringer heri drøftes mellem Operatøren og Trafikstyrelsen, inden Trafikstyrelsen træffer den endelige beslutning om køreplanen.

3.6 Samarbejde med andre parter

Operatørens forpligtelse i forbindelse med ændringer i køreplanen til samarbejde med de relevante tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet, samt høring af kommuner og pendlerrepræsentanter langs strækningen Helsingør – Malmö er fastlagt i bilag 7, pkt. 6.3.

4 Afvigelser fra normalkøreplaner

4.1 Kortfristede ændringer i normalkøreplanen

Ændringer i normalkøreplanen, herunder anvendelse af optioner på tillægs- eller reduktionspakker, jf. pkt. 6.2, og/eller ekstra eller færre togafgange, jf. pkt. 6.3, kan foretages i løbet af en køreplanperiode. Ændringerne kan gennemføres med 8 ugers varsel.

Operatøren ansøger infrastrukturforvalteren om kapacitet efter de gældende bestemmelser.

4.2 Kortfristet indsættelse af ekstra ad hoc togafgange

Operatøren er forpligtet til at orientere sig om særlige begivenheder (større byfester, koncerter el.lign.) og kan i den forbindelse indsætte ekstra ad hoc togafgange udover den gældende normal- eller særkøreplan, herunder udvidelse af en af de driftstider, der er angivet i appendiks 1 og 2. Når Operatøren har taget beslutning om indsættelse af sådanne ekstra togafgange, skal Operatøren straks orientere Trafikstyrelsen herom.

Operatøren skal som led i førstkommende månedsrapportering efter indsættelse af ekstra togafgange rapportere til Trafikstyrelsen om ændringerne, herunder om belægningen, dvs. antal passagerer på hver ekstra togafgang. Operatøren honoreres i overensstemmelse med priser på de anvendte optioner vedrørende ekstra-ydelser som beskrevet nedenfor i pkt. 6.3, opgjort pr. tog-minut og vederlaget reguleres endvidere i forhold til produktionsomfang opgjort pr. togsæt-km., jf. pkt. 6.4. Trafikstyrelsen kan til enhver tid stille krav til minimumsbelægning for indsættelse af ekstra togafgange eller på anden måde begrænse Operatørens brug af ekstra togafgange.

4.3 Særkøreplaner

4.3.1 Generelt

Særkøreplan for tog

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.

En særkøreplan kan ikke indeholde en større togproduktion end den normalkøreplan, som den erstatter.

Særkøreplan for tog i kombination med erstatningstransport

En særkøreplan med tog må højst reducere betjeningsfrekvensen svarende til en reduktion fra 3 tog i timen til 2 tog i timen, og fra 6 tog i timen til 3 tog i timen. For strækninger med timebetjening i nattetimerne må en særkøreplan desuden ikke

medføre en lavere frekvens end timebetjeningen. Såfremt dette ikke kan gennemføres, eller de i pkt. 5.1 angivne belægningskriterier ikke forventes overholdt, skal Operatørens togdrift suppleres med erstatningstransport, og Operatøren skal udarbejde en samlet særkøreplan for tog og for erstatningstransport.

Særkøreplan alene for erstatningstransport

Kan Operatørens togtrafik overhovedet ikke gennemføres på hele eller dele af nærværende strækning, skal Operatøren udarbejde en særkøreplan, der for den pågældende strækning alene omfatter erstatningstransport, se i øvrigt pkt. 4.3.2.

Generelt

En særkøreplan for alle tre nævnte situationer skal gælde i en på forhånd afgrænset periode. Særkøreplanen kan i denne periode være afgrænset til en del af døgnet.

Udarbejdelse af særkøreplan skal i relevant omfang ske i samarbejde med Skånetrafikens operatør.

Se bilag 7, afsnit 4 om krav til Operatørens information til de rejsende i forbindelse med særkøreplaner.

4.3.2 Erstatningstransport i forbindelse med særkøreplaner

Det er Operatørens ansvar at planlægge og iværksætte erstatningstransport. Trafikstyrelsen skal godkende planer for erstatningstransport.

Erstatningstransportens kvalitet måles bl.a. i forbindelse med Kundetilfredshedsundersøgelserne, jf. bilag 8, afsnit 5.

Erstatningstransportens form

Erstatningstransporten skal bestå i transport med bus og/eller taxi. For delstrækningen København H. – Klampenborg kan Operatøren dog i forbindelse med en aftale med DSB S-tog a/s, henviser til S-tog. På delstrækningerne København H. – Kastrup og for rejser mellem Helsingør og Snekkersten kan Operatøren tilsvarende i forbindelse med en aftale med henholdsvis DSB og lokalbanen, men ikke alene, henviser til øvrig togbetjening, forudsat at denne er i drift.

Erstatningstransportens serviceniveau

Erstatningstransport med bus/taxi skal som minimum tilbyde passagererne en frekvens og et standsningsmønster der, alene eller i kombination med en reduceret togtransport, er på samme niveau som normalkøreplanen for den togtransport, der erstattes. Kapaciteten i erstatningstransport med bus/taxi skal sikre siddeplads til passagererne på samme niveau som belægningskravene til togtransport, jf. pkt. 5.1.

Betaling for erstatningstransporten

Operatøren skal dække udgifterne til erstatningstransport, uanset årsagen til ændringen i normalkøreplanen.

4.3.3 Relationer til vederlaget i forbindelse med særkøreplaner herunder bod-bonus bestemmelser

Vederlaget

Iværksættelse af en særkøreplan indebærer i henhold til pkt. 6.4 en reduktion i vederlaget som følge af det reducerede antal togsæt-km der køres. Hertil kommer påvirkning via incitamentsordningerne som beskrevet i bilag 8, afsnit 4.

Ekstra reduktion af vederlaget ved korrekt varslet men operatørforårsaget særkøreplan

I forbindelse med en særkøreplan, der overvejende skyldes Operatørens forhold og som er varslet mindst 7 døgn i forvejen, reduceres vederlaget endvidere som beskrevet i Hovedkontraktens afsnit 4.

Et eksempel herpå er:

Normalkøreplanen indeholder i en måned 1.000.000 tog-km.

I en periode af måneden køres en særkøreplan, der overvejende skyldes Operatørens forhold. Antallet af tog-km i særkøreplanen er 80.000 km. Antallet af tog-km, der udgår af normalkøreplanen, er 100.000 km.

Det månedlige vederlag reduceres derfor med $1 - (1.000.000 - 100.000 + 80.000) / 1.000.000 = 2\%$.

Eksempel slut.

Trafikstyrelsen kan efter eget skøn vælge at se bort fra den ekstra reduktion af vederlaget, f.eks. hvis særkøreplanen kun i ringe grad begrænser normalkøreplanen.

Operatøren opfordres til på forhånd at orientere Trafikstyrelsen om kommende særkøreplaner. I den forbindelse vil det være muligt at indhente en vurdering af, om Trafikstyrelsen vil se bort fra den ekstra reduktion af vederlaget.

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, afsnit 4.

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, jf. bilag 8 pkt. 4.2.5.

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.

4.3.4 Evaluering af særkøreplaner og erstatningstransport

Operatøren skal evaluere effekten af iværksættelse af særkøreplaner, herunder erstatningstransport. Operatøren skal desuden efter gennemførelse af en særkø-

replan redegøre herfor til Trafikstyrelsen som led i førstkommende månedlige rapportering, jf. bilag 12, appendiks 1.

4.4 Trafikafvikling ved akut opståede uforudsete hændelser

4.4.1 Generelt

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 af de definerede trafikale beredskabsplaner, jf. det beskrevne i bilag 15 som svar på nummereret tilbudstekst nr. 2.2, der i det givne tilfælde vil give den bedste betjening af flest mulige passagerer. De trafikale beredskabsplaner omfatter bl.a.:

- a. Nødkøreplaner for togdrift
- b. Nødkøreplaner for tog i kombination med erstatningstransport
- c. Nødkøreplaner alene for erstatningstransport.

Såfremt nødkøreplan/-er for togdriften ikke, eller kun i begrænset omfang, medfører samme serviceniveau som den gældende normal- eller særkørekøreplan, skal Operatøren iværksætte den nødkøreplan for tog i kombination med erstatningstransport, eller alene for erstatningstransport, der i det givne tilfælde vil give den bedste betjening.

Operatøren skal i forberedelsesperioden udarbejde nødkøreplaner til brug ved forskellige typer af driftsforstyrrelser, i dialog med infrastrukturforvalteren og evt. trafikselskaber, jf. bilag 9, pkt. 1.3.1.

Forpligtelsen til anvendelse af litra b. 'Nødkøreplaner for tog i kombination med erstatningstransport' og litra c. 'Nødkøreplaner alene for erstatningstransport' indtræder, såfremt passagerer ved brug af den tilbageblevne togdrift ville blive forsinket mere end en af Trafikstyrelsen fastsat frist. Fristen er fastsat til, at nødkøreplanerne skal sikre, at passagererne ved akut opståede forsinkelser ikke forsinkes mere end 1 time eller mister dagens sidste forbindelse. Denne frist kan ændres af Trafikstyrelsen efter forudgående drøftelse med Operatøren.

Trafikafvikling ved manglende relevant nødkøreplan

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

Nødkøreplaners og akut beredskabs varighed

Nødkøreplanen 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

Operatøren skal planlægge og iværksætte pågældende trafikale beredskabsplaner, herunder nødkøreplaner, i samarbejde med infrastrukturforvalteren og evt. andre relevante parter. Operatøren skal i relevant omfang planlægge og gennemføre trafikale beredskabsplaner, herunder nødkøreplaner og erstatningstransport i samarbejde med Skånetrafikens operatør.

4.4.2 Erstatningstransporten ved akut opståede hændelser

Erstatningstransportens kvalitet indgår i Kundetilfredshedsundersøgelserne, jf. bilag 8, afsnit 5.

Erstatningstransportens form

Erstatningstransporten skal bestå af transport med eksisterende offentlige busru-ter, lejet bus og/eller taxi. På delstrækningen København H. – Klampenborg skal Operatøren dog i videst muligt omfang henvise til S-tog, forudsat at der er indgået aftale med DSB S-tog a/s herom, medmindre disse samtidig skulle være udsat for så store driftsforstyrrelser at de ikke kan anvendes. På delstrækningerne København H. – Kastrup og for rejser mellem Helsingør og Snekkersten kan Operatøren tilsvarende, forudsat at der er indgået aftaler med henholdsvis DSB og lokalbanen herom, men ikke alene henvise til øvrig togbetjening, forudsat at denne er i drift.

Erstatningstransportens serviceniveau

Erstatningstransporten skal, alene eller i kombination med en reduceret togtransport, tilstræbes at tilbyde passagererne en frekvens og et standsningsmønster på tilnærmelsesvis samme niveau som køreplanen for den togtransport, der erstattes. Kapaciteten i form af siddepladser skal i muligt omfang tilpasses mængden af passagerer.

Betaling for erstatningstransporten

Trafikstyrelsen dækker de af Operatøren dokumenterede udgifter til erstatnings-transport ved akut opståede hændelser, uanset årsagen til anvendelse af erstatningstransport i det driftsdøgn hvor erstatningstransporten iværksættes, samt i det efterfølgende driftsdøgn. Derefter overgår betaling for erstatningstransporten til Operatøren uanset årsagen til hændelsen.

Operatøren dækker dog alle udgifterne til erstatningstransport, hvis behovet for erstatningstransport skyldes mangel på personale eller materiel hos Operatøren, uanset at denne mangel opstår akut.

En eventuel forlængelse af en planlagt periode for en særkøreplan er ikke at betragte som en akut hændelse.

4.4.3 Relationer til vederlaget herunder bod-bonus bestemmelser

Iværksættelse af trafikalt beredskab, herunder nødkøreplaner, indebærer ingen konsekvenser for vederlaget udover hvad der er beskrevet i bilag 8 om bod-bonus bestemmelser, samt hvad der i henhold til pkt. 6.4 følger af det reducerede antal togsæt-km, der køres.

4.4.4 Evaluering og revision af nødkøreplaner og erstatningstransport

Evaluering

Operatøren skal løbende evaluere effekten af iværksættelse af nødkøreplaner og erstatningstransport. Operatøren skal desuden efter gennemførelse af en nødkøreplan eller erstatningstransport redegøre herfor til Trafikstyrelsen som led i førstkommande månedlige rapportering, jf. bilag 12, appendiks 1.

Revision af nødkøreplaner

Effektiviteten af de udarbejdede nødkøreplaner skal desuden efter behov og mindst én gang årligt gennemgås i samarbejde med infrastrukturforvalteren og Skånetrafikens operatør og evt. trafikselskaber og revideres efter behov.

Operatøren skal udarbejde konkrete forslag til reviderede nødkøreplaner, som skal godkendes af Trafikstyrelsen. Forslag skal bl.a. omhandle tidsfrister for indsættelse af erstatningstransport, samt dennes kapacitet, omkostninger mv.

4.5 Trafikkens kvalitet generelt (U)

Operatøren skal udføre den trafik, der fremgår af hhv. normalkøreplan og særkøreplan. Afgange og ankomster skal ske på de minuttal, der fremgår af hhv. normalkøreplan og særkøreplan.

Aflysninger af afgange skal undgås så vidt det er muligt.

I bilag 8 beskrives vilkårene for den bod-bonus ordning, der er knyttet til trafikens rettidighed, herunder hvordan rettidigheden beregnes.

4.6 Operatørens løsningsforslag til trafikens kvalitet

2.2

Operatøren skal i sit tilbud beskrive, hvordan den trafikale kvalitet sikres, således normal trafik hurtigt genoprettes ved driftsforstyrrelser, og forsinkelser således at aflysninger i det hele taget begrænses mest muligt. Beskrivelsen skal særligt omfatte følgende:

- a) Operatørens eget beredskab til sikring af den trafikale kvalitet, herunder organisationens generelle evne til at reagere ved driftsforstyrrelser og omfanget og placeringen af driftsreserver i form af både materiel og personale
- b) Hvordan Operatøren i samarbejde med øvrige danske aktører, dvs. infrastrukturforvalteren, andre operatører, trafikselskaber mm. vil sikre at trafikken fra trafikstart afvikles med høj kvalitet
- c) Hvordan Operatøren i samarbejde med Skånetrafikens operatør og eventuelt med øvrige svenske aktører vil sikre, at trafikken fra driftsstart afvikles med høj kvalitet
- d) Tilbuddet skal som minimum indeholde 2 forskellige relevante forslag til trafikale beredskabsplaner ved forskellige typer af hændelser. Forslagene skal omfatte skitser til, eller konkrete eksempler på, køreplan samt øvrige

produktionsplaner for rullende materiel (omløb og reservestammer) og kørende personale. Et element i beredskabsplanerne skal desuden være, hvordan der samarbejdes med øvrige aktører i den kollektive trafik, herunder trafikelskabet på Sjælland ved driftsforstyrrelser

- e) Tilbudet skal omfatte en oversigtsliste indeholdende alle de specifikke beredskabsplaner Operatøren påtænker at udarbejde i forberedelsesperioden.
- f) Tilbuddet skal indeholde Operatørens forslag til hvordan der udføres erstatningstransport, herunder forslag til erstatningstransportens kvalitet (hvilket materiel anvendes, bemanning, frekvens, kapacitet mv.), og hvordan der samarbejdes med Skånetrafikens operatør om erstatningstransport

Ved evalueringen af tilbuddene vil der i forhold til litra a-c ovenfor blive lagt vægt på, om der er fremlagt en plan, som formodes at kunne sikre høj regularitet og hurtig genopretning af forstyrrelser i trafikken. Ved evaluering af litra d-f ovenfor vil der blive lagt vægt på realiseringen af relevante beredskabsplaner herunder om forslaget kan forventes at sikre hurtig indsættelse af erstatningstransport og kapacitet og rejsehastighed i den gennemførte erstatningstransport.

I bilag 9, pkt. 1.3.1 er endvidere Operatørens forpligtelse fastlagt til i sit tilbud at beskrive Operatørens hovedaktiviteter vedrørende Operatørens forberedelse af omløbsplaner og turplaner for personalet, planer for håndtering af uregelmæssigheder i trafikafviklingen og beredskabsplaner herunder nødkøreplaner for togtrafik og erstatningstransport.

5 Belægningskriterier, togstørrelser og omløbsplanlægning

Der gælder nedenstående belægningskriterier, togstørrelser og krav til omløbsplanlægning, som skal anvendes til Operatørens dimensionering af togstørrelser for de enkelte togafgange og til udarbejdelse af omløbsplaner, herunder kapacitets-tilpasninger i den daglige drift.

Dimensioneringen af togafgangene over Øresund skal ske i samarbejde med Skånetrafikens operatør.

5.1 Belægningskriterier

De belægningskriterier for hver enkelt togafgang, der er anført nedenfor i pkt. 5.1.1 – 5.1.3, skal være opfyldt for hver enkelt ugedag for sig, i gennemsnit for de senest forløbne hele 3 måneder. Danske helligdage indgår i beregningen som søndage.

En gang månedligt skal Operatøren, jf. bilag 12, appendiks 1, rapportere den gennemsnitlige belægning for hver enkelt togafgang i normalkøreplanen på baggrund af registreringer i de seneste hele 3 måneder. Opgørelser af belægninger i forbindelse med særkøreplaner opgøres og rapporteres særskilt, jf. bilag 12, appendiks 1.

På grundlag af de gennemførte tællinger jf. bilag 8 appendiks 2 fastlægges den maksimale belægning for den enkelte togafgang. Den maksimale belægning er således det højeste passagertal, der registreres på de forskellige delstrækninger af den enkelte togafgang.

5.1.1 Belægningskriterier på togafgange med Øresundstogsæt

På hver togafgang hvor der anvendes Øresundstogsæt, skal indsættes nedenstående antal togsæt når den maksimale belægning på togets rute er:

- Under 200 passagerer 1 togsæt
- Mellem 200 og 420 passagerer 2 togsæt
- Mellem 420 og 650 passagerer 3 togsæt
- Over 650 passagerer 4 togsæt

Se dog pkt. 5.3.2 for visse begrænsninger i muligheden for kørsel med maksimal togstørrelse på 4 togsæt.

Eksempel:

Den krævede togstørrelse for en togafgang torsdag d. 19. november 2009 kl. 15.35 fra Helsingør fastlægges bl.a. på grundlag af gennemsnit for de foretagne tællinger på torsdage i de senest forløbne hele 3 måneder for hele ruten fra Helsingør til Malmö C.

Der kan tænkes følgende registreringer for den pågældende afgang:

Tabel 2. Eksempel på registreringer pr. afgang

| Dato | Strækning | Antal passagerer |
|--------------------------------|-------------------------|------------------|
| 20. august | Skodsborg - Klampenborg | 186 |
| 20. august | København H - Ørestad | 152 |
| 20. august | Kastrup – Malmø S | 194 |
| <i>Maks. den 20. august</i> | | 194 |
| 10. september | Skodsborg - Klampenborg | 210 |
| 10. september | København H – Ørestad | 178 |
| 10. september | Kastrup – Malmø S | 172 |
| <i>Maks. den 10. september</i> | | 210 |
| 22. oktober | Skodsborg – Klampenborg | 225 |
| 22. oktober | København H – Ørestad | 201 |
| 22. oktober | Kastrup – Malmø S | 209 |
| <i>Maks. den 22. oktober</i> | | 225 |
| Gennemsnitlig belægning | | 210 |

Afgangen fra Helsingør til Malmø C kl. 9.35 skal således med grundlag i dette passagertalseksempl køres med 2 togsæt i november 2009. Fastlæggelse af togsæt størrelsen vil dog ikke kun ske på grundlag af tællingerne i de tre foregående måneder, men også i henhold til det i bilag 15 indeholdte vedrørende nummereret tilbudstekst 2.3. Heraf vil bl.a. fremgå hvor hurtigt Operatøren tilpasser togsæt størrelser til ændringer i passagemængder, hvordan Operatøren planlægger togsæt størrelser under hensyntagen til forventede sæsonvariationer ud fra eksempelvis de foregående års tællinger mv.

Eksempel slut.

5.1.2 Belægningskriterier på togafgange med IR4-togsæt

På hver togafgang hvor der anvendes IR4-togsæt, skal indsættes nedenstående antal togsæt når den maksimale belægning på togets rute er:

- Under 190 passagerer 1 togsæt
- Mellem 190 og 410 passagerer 2 togsæt
- Over 410 passagerer 3 togsæt

5.1.3 Belægningskrav på togafgange med andre materieltyper

På hver togafgang med andre materieltyper skal indsættes materiel i et omfang, der sikrer at togafgangen på hele togets rute opnår en belægning på mellem 43 % og 85 % af togets samlede antal siddepladser, inkl. eventuelle klapsæder. På togaf-

gange med flere end 400 passagerer er belægningskravet dog på mellem 45 % og 90 % af togets samlede antal siddepladser, inkl. eventuelle klapsæder. De angivne nedre grænser gælder dog ikke ved kørsel med 1 togsæt.

5.1.4 Afvigelser fra belægningskriterier

Midlertidige og permanente afvigelser fra det angivne belægningskriterium kan alene ske efter aftale med Trafikstyrelsen.

I de tilfælde en justering af belægningskriterierne kan vise sig nødvendig, som følge af at tilstrækkeligt materiel ikke vil kunne stilles til rådighed for Operatøren, har Trafikstyrelsen desuden ret og pligt til at tage beslutning om en større gennemsnitlig belægning pr. togafgang.

5.2 Togstørrelser og gennemførelse af passagertællinger (U)

Operatøren skal justere de togstørrelser, der er angivet i de to grundpakker og i tillægs- og reduktionspakkerne samt aftalte ekstra togafgange, således at belægningskriterierne er overholdt. I appendiks 3 fremgår de beregnede togstørrelser for hver enkelt togafgang og det beregnede produktionsomfang for de to grundpakker og for tillægs- og reduktionspakker, jf. pkt. 6.2. Afhængig af passagerudviklingen kan det faktiske produktionsomfang derfor uanset ændringer som følge af tillægs- og reduktionspakker og ekstra/færre togafgange afvige fra det i appendiks 3 beregnede.

Hvis passagerudviklingen tilsiger det skal nødvendige justeringer af togstørrelser gennemføres så hurtigt som muligt. Operatørens reaktionstid fastlægges på baggrund af det i bilag 15 jf. det i nummereret tilbudstekst 2.3 anførte. Reaktionstiden kan dog ikke være større end 3 uger regnet fra det tidspunkt, hvor en tælling, der viser, at togstørrelsen må justeres finder sted, og til togstørrelsen på den konkrete togafgang rent faktisk justeres.

5.2.1 Operatørens løsningsforslag til gennemførelse af tællinger og justering af togstørrelser

2.3 Tilbudsgiver redegør for fremgangsmåden ved de tællinger af passagerer, der er fastlagt i bilag 8, appendiks 2. Herunder redegøres for, hvorledes den krævede repræsentativitet opnås, hvorledes tællingerne tilrettelægges, for kontroltællinger og procedurer ved manglende tællinger/udfyldelse af huller og hvordan tilbudsgiver vil tilrettelægge tællingerne efter rejsekortets indførelse. Desuden skal tilbudsgiver redegøre for tællinger ved særkøreplaner og ved gennemførelse af trafikale beredskabsplaner, samt hvorledes tællingerne vil blive valideret eksternt og rapporteret til Trafikstyrelsen.

I forbindelse med overholdelse af de angivne belægningskriterier skal Operatøren i sit tilbud fremlægge en beskrivelse af på hvilken måde og efter hvilke beregningsmetoder, de angivne belægningskriterier sikres overholdt. Herunder skal det indgå, hvor hurtigt der gennemføres justeringer af togstørrelsen i forhold til behovet på de enkelte afgang, og hvordan fastlæggelsen af togstørrelser vil tage hensyn til statistisk variation, sæsonvariationer, helligdage, særlige arrangementer mv.

Ved evalueringen af tilbudet vil der blive lagt vægt på, om Operatøren hurtigt vil kunne tilpasse omløbsplanerne til ændringer i passagemængderne på de enkelte afgange, og hvordan Operatørens beregningsmetoder for fastlæggelse af togstørrelser tager hensyn til variationer over året mv.

5.2.2 **Kørsel med større tog end svarende til belægningskriterierne (U)**

Operatørens kørsel med flere togsæt hhv. vogne, end hvad ovenstående belægningskriterier berettiger til, er Trafikstyrelsen uvedkommende, og vil ikke blive honoreret. Dvs. sådan kørsel må ikke medregnes i opgørelsen af faktisk udført togproduktion, opgjort i togsæt-km, jf. pkt. 6.4 og bilag 12, appendiks 1. Dette gælder f.eks. Operatørens behov for kørsel med tomt materiel i forbindelse med kørsel til/fra værksted, klargøring, vendespor o. lign.

Kørsel med flere togsæt hhv. vogne end svarende til belægningskriterierne må ikke forekomme i spidsbelastningsperioden.

Såfremt kørsel med større tog, end belægningskriterierne berettiger til, har årsag i togstørrelser ved togenes kørsel i Sverige på den anden side af Malmö, kompenseres Operatøren for ekstra driftsomkostninger hertil. Kompensationen sker i forbindelse med øvrig afregning med Trafikstyrelsen og efter bestemmelserne i pkt. 6.4.

Operatøren skal rapportere herom og har pligt til at sikre Trafikstyrelsen dokumentation af den svenske operatørs krav herom.

5.3 **Omløbsplanlægning og toglængder**

5.3.1 **Omløbsplaner (U)**

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.

2.4 Tilbudsgiveren skal i sit tilbud fremlægge sine forventede omløbsplaner for køreplanen for den første køreplanperiode. Det gælder dels for udbudskøreplanen, jf. pkt. 2.2, dels for et andet forslag til udbudskøreplan, såfremt tilbudsgiveren vælger at beskrive denne, jf. pkt. 2.3.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den faglige kvalitet af de fremlagte omløbsplaner, herunder hvilken sårbarhed/robusthed omløbsplanerne er forbundet med.

5.3.2 **Krav til maksimale toglængder**

Operatøren kan på hver togafgang køre med op til 3 Øresundstogsæt eller 3 IR4-togsæt, eller andre materieltyper med en samlet toglængde på op til ca. 240 m. På Nørreport station betjenes passagerer til/fra en del af det 3. togsæt via et af de øvrige togsæt.

Efter åbningen af Citytunnelen i Malmö vil der muligvis kunne gennemføres kørsel med 4 togsæt pr. Øresundstog til betjening af stationerne på strækningen mellem ny Malmö C. (Malmö CN) og Østerport. Trafikstyrelsen vil deltage i afklaring af en sådan forudsætning. På ny Triangeln station og Nørreport station skal passa-

gerer til/fra det 4. togsæt i givet fald betjenes via et af de øvrige togsæt. - Dette emne er nærmere beskrevet i notat i datarummet, jf. punktet nedenfor.

Såfremt kørsel med 4 togsæt pr. tog bliver realiseret, reguleres vederlaget i henhold til pkt. 6.4.

5.3.3 Driftskonsekvenser af større ændringer af infrastrukturen i Malmöområdet mm.

Anlæg af Citytunnelen

Etablering af Citytunnelen i Malmö, herunder helt nye stationer ved Triangeln, Hyllie og Malmö C., vil medføre ændringer i forholdene for togdriften, som bl. a. kan have betydning for en effektiv udnyttelse af togmateriellet. Banverket har oplyst, at Citytunnelen forventes ibrugtaget i 2011. Trafikstyrelsen har ingen forpligtelser i forbindelse med forventninger om dette ibrugtagningstidspunkt.

Herudover vil ombygningsperioden for den nuværende Malmö C, som Banverket forventer at vare ca. ét år forud for åbningen af Citytunnelen, medføre begrænsninger i togdriften. Blandt konsekvenserne kan det blive aktuelt med en midlertidig afvigelse fra belægningskriterierne, jf. pkt. 5.1.4.

Notat i datarummet om ændringer i infrastrukturen i Malmö

Der henvises til notat af 2006-02-28 'Kapacitetsforhold omkring Malmö' udarbejdet af Rambøll for Skånetrafiken og Trafikstyrelsen, som kan findes i den del af datarummet der alene indeholder oplysninger af informerende karakter, hvorfor notatet ikke er en del af udbudsbetingelserne, ligesom Trafikstyrelsen ikke er ansvarlig for indholdet heri. Notatet beskriver forhold vedørende mulighed for kørsel med 4 togsæt pr. Øresundstog, strækningsskapacitet og tidsinterval mellem togaftage igennem Citytunneln, op- og nedformeringsmuligheder på ny Malmö C., vennemuligheder for togsæt samt adgangsmuligheder til opstilling/depot. Desuden beskrives mulige konsekvenser for togdriften i ombygningsperioden.

Notat i datarummet om frekvens for Øresundstog over Øresund

I forlængelse af det nævnte notat har Trafikstyrelsen i særskilt notat i datarummet 'Kapacitetsforhold på Øresundsforbindelsen' belyst muligheden for kørsel med 6 Øresundstog i timen over Øresundsforbindelsen i hver retning i afgrænsede tidsrum.

Notatet findes i den del af datarummet der alene indeholder oplysninger af informerende karakter, hvorfor notatet ikke er en del af udbudsbetingelserne.

6 Ydelsen

Den samlede ydelse, Operatøren skal levere, inkluderer samtlige ydelser, der er beskrevet i Kontrakten. Vederlaget for disse ydelser er knyttet til de nedenfor beskrevne to grundpakker, optioner vedr. tillægs- og reduktionspakker samt øvrige optioner vedr. ekstra og færre ydelser.

Beregningsprincip for vederlag er angivet i Hovedkontrakten og eksempler herpå er angivet i hovedkontraktens appendiks 1.

Trafikstyrelsen stiller materiel til rådighed, som det er beskrevet i bilag 3, pkt. 2.5.

Vilkårene, herunder tidsfrister, for aftaler om ændringer i ydelsen i forhold til den eksisterende køreplan findes i de foregående afsnit 3 og 4 i nærværende bilag.

6.1 To grundpakker, jf. appendiks 1 (U)

Grundpakke 1 består af:

Øresundstogs systemet Helsingør – Landegrænsen. Dette togsystem køres med Øresundstogsæt. Togs systemet videreføres til/fra Sverige af Skånetrafikens operatør. I nattetimerne kører den danske del af togsystemet kun på strækningen Østerport – Landegrænsen.

Grundpakke 2 består af:

Togs systemer, som ikke krydser Øresund. Togs systemerne kan køres med IR4-togsæt, andet materiel, der ikke behøver besidde egenskaber til kørsel over Øresund samt Øresundstogsæt.

Togs systemerne omfatter dagtime-togs systemet Kokkedal/Nivå/Helsingør – Københavns Lufthavn, Kastrup, samt mindre togs systemer Østerport/Helsingør - Københavns Lufthavn, Kastrup samt ekstra-togene i myldretiden på Kystbanen.

Omfanget af de to grundpakker, herunder køreplanerne og driftstiderne, er defineret præcist i den viste udbudskøreplan for 2009 i appendiks 1. Køreplanen for den første køreplanperiode er desuden beskrevet i afsnit 2. Grundpakkerne har det i appendiks 3 beregnede produktionsomfang opgjort i togsætkm. Faktiske afvigelser fra det produktionsomfang, der fremgår af appendiks 3, reguleres som nærmere beskrevet i pkt. 6.4.

6.1.1 Pristilbud på grundpakkerne (U)

2.5 Tilbudsgiveren skal afgive pristilbud på hver af de ovenfor nævnte to grundpakker. Prisen anføres i bilag 13, afsnit 3.

Prisangivelsen af de to grundpakker kan baseres på kørsel med det antal togsæt på hver togafgang i de to grundpakker, som fremgår af appendiks 3: 'Togsæt for hver togafgang pr. år i kontraktperioden'. Herunder kan tages hensyn til den i appen-

diks 3 viste opdeling på henholdsvis mandage – fredage ekskl. helligdage, lørdage ekskl. helligdage samt søn- og helligdage.

Antallet af de 3 forskellige dagtyper fremgår af oversigten 'Fordeling af dagtyper i udbudsperioden' i datarummet. Der er ikke taget og skal ikke i denne forbindelse tages hensyn til sæsonvariationer.

For grundpakke 2 kan pristilbuddet baseres på medbragt materiel med en togstørrelse, målt i antal siddepladser, som svarer til de i appendiks 3 angivne togstørrelser baseret på IR4-togsæt.

Pristilbuddene på de to grundpakker skal baseres på, at de første togafgange i Operatørens driftsperiode samt i hvert kalenderår er togafgangene der starter fra udgangsstationerne efter kl. 4.00. Pristilbuddene skal desuden baseres på, at de sidste togafgange i hvert kalenderår er nattogene der kører efter 31. december, der starter fra udgangsstationerne før kl. 4.00.

6.2 Optioner på tillægspakker og reduktionspakker

Der er i pkt. 6.2.1, 6.2.2 og 6.3 defineret optioner i form af tillægspakker og reduktionspakker og ekstra og færre togafgange, med hvilke Trafikstyrelsen, efter reglerne om ændring af køreplanen, i kontraktperioden kan forøge eller reducere den aktuelt eksisterende samlede ydelse. Trafikstyrelsen kan i den forbindelse vælge en hvilken som helst kombination af tillægs- og reduktionspakker samt ekstra og færre togafgange, idet de kan vælges til og/eller fra efter behov i hele kontraktperioden. Afgrænsningen af disse kan afvige fra de i bilag 13 opstillede tidsperioder.

Køreplaner for tillægspakkerne og nogle af reduktionspakkerne er vist i appendiks 2. Optionerne er også gældende selvom de helt konkrete minuttal ændres i forhold til de i pkt. 6.2.2 og i appendiks 2 angivne minuttal.

For hver enkelt tillægs- og reduktionspakke, herunder delpakker, er i appendiks 3 angivet en beregnet produktion, angivet i togsæt-km. Den i appendiks 3 angivne produktion for tillægs- og reduktionspakker skal således opfattes som et tillæg eller reduktion til den angivne produktion for de to grundpakker. Se endvidere pkt. 6.4 om regulering af vederlaget i forhold til forskellen mellem faktisk produktionsomfang og det for grundpakkerne plus de anvendte tillægs- og reduktionspakkers beregnede produktionsomfang.

De i pkt. 5.1 anførte belægningskriterier er gældende indtil andet aftales uanset hvilke tillægs- og reduktionspakker Trafikstyrelsen vælger at gøre brug af.

6.2.1 Option på tillægspakker A, B, C samt D.1 – D.8, jf. appendiks 2 (U)

Det i appendiks 3 beregnede produktionsomfang for nedennævnte tillægspakker A, B og C er baseret på, at hver togafgang gennemføres med 1 IR4-togsæt eller andet materiel med en tilsvarende siddepladskapacitet. De enkelte togafgange skal dog i alle tilfælde dimensioneres i henhold til belægningskriterierne.

Tillægspakke A.

Udvidelse af Kokkedal-Kastrup systemet til Helsingør også i dagperioden mellem myldretiderne på mandage-fredage, ekskl. helligdage, jf. appendiks 1. Nivå betjenes ikke.

Tillægspakke B.

Udvidelse af nattogsbetjeningen Malmö-Østerport med videreførelse til/fra Helsingør alle nætter, dvs. også nætter til mandage - fredage.

Tillægspakke C.

Kørsel i 6 uger i skolernes sommerferie med de 3 ekstratog i morgenspidstimen fra Helsingør til København H. mandage-fredage ekskl. helligdage.

Tillægspakke D.

Forlængelse af Kokkedal-Kastrup togsystemet mandage-fredage ekskl. danske helligdage med mellem 1 og 4 togafgange til/fra Landegrænsen. Mellem Landegrænsen og Malmö kører Skånetrafikens operatør.

Køreplan for forlængelsen mellem Kastrup og Malmö er ikke præcist fastlagt ved kontraktindgåelse.

Vurdering af mulige minuttal fremgår af særskilt notat i datarummet, 'Kapacitetsforhold på Øresundsforbindelsen'.

Tillægspakke D består af nedenstående delpakker D.1 – D.8. Tillægspakke D.1 – D.8 indebærer et tillæg til produktionsomfanget i grundpakke 1 og en reduktion af produktionsomfanget i grundpakke 2 som nærmere angivet i appendiks 3. Det i appendiks 3 beregnede produktionsomfang for tillægspakke D (tillæg til grundpakke 1 og reduktion af grundpakke 2) er baseret på, at hver supplerende togafgang i grundpakke 1 gennemføres med 2 Øresundstogsæt og hver af de fjernede togafgange i grundpakke 2 er gennemført med 1 IR4 togsæt eller andet materiel med en tilsvarende siddepladskapacitet. De enkelte togafgange skal dog i alle tilfælde dimensioneres i henhold til belægningskriterierne.

Appendiks 3 angiver produktionsomfanget for D.4 og D.8. Produktionsomfanget for D.1 og D.5 udgør $\frac{1}{4}$ heraf, D.2 og D.6 $\frac{1}{2}$ heraf og D.3 og D.7 $\frac{3}{4}$ heraf. De i bilag 13 angivne priser angiver således vederlagsændringer af grundpakke 1 og 2 ved udløsning af delpakkerne D.1 - D.8.

D.1 – D.4 Kørsel i morgenmyldretiden fra Landegrænsen til Kastrup og derefter videre til Helsingør i de køreplantider, der gælder for Kokkedal-Kastrup togsystemet i grundpakke 2. Grundpakke 2 reduceres med de tilsvarende togafgange fra Kastrup til Helsingør.

D.5 – D.8 Kørsel i eftermiddagsmyldretiden fra Helsingør til Kastrup og med videreførelse til Landegrænsen. Fra Helsingør til Kastrup gælder de for

Grundpakke 2 viste køreplantider. Grundpakke 2 reduceres med de tilsvarende togafgange fra Helsingør til Kastrup.

D.1 og D.5: 1 ekstra togafgang på mandage – fredage ekskl. helligdage

D.2 og D.6: 2 ekstra togafgange på mandage – fredage ekskl. helligdage

D.3 og D.7: 3 ekstra togafgange på mandage – fredage ekskl. helligdage

D.4 og D.8: 4 ekstra togafgange på mandage – fredage ekskl. helligdage.

6.2.2 Option på reduktionspakker E – H (U)

Reduktionspakke E, jf. appendiks 2

Reduktion af morgenbetjeningen Helsingør-Østerport lørdage og søn- og helligdage til at bestå af ét togsystem mellem Helsingør og Malmö med stop ved alle stationer og et togsystem Østerport-Kastrup, i stedet for de to togsystemer hhv. Helsingør-Malmö og Kokkedal-Kastrup.

Stoptogsystemet kører fra Helsingør med afgang kl. 4.32 – 8.52, og fra Malmö med afgang kl. 4.22 og 5.02 – 8.22. Østerport-Kastrup systemet kører fra Østerport med afgang kl. 5.25 - 9.25 i forlængelse af afgangene kl. 4.25 - 5.05, og fra Kastrup kl. 4.54 - 8.34.

De første togafgange på Kokkedal-Kastrup systemet er Kokkedal afgang kl. 9.18 og Kastrup afgang kl. 8.54. De første afgang på det delvis gennemkørende Helsingør-Malmö system er Helsingør afgang kl. 9.15 og Malmö afgang kl. 8.42.

Reduktionspakke F, jf. appendiks 1

De 3 ekstratog København H.-Helsingør i myldretiden mandage-fredage excl. helligdage og andre dage og perioder i løbet af året, som er præcist defineret i appendiks 1, fordelt på afgang mellem kl. 15 og kl. 18 fjernes.

Reduktionspakke G, jf. appendiks 1

De 3 ekstratog i morgenspidstimen fra Helsingør til København H mandage-fredage excl. helligdage og andre dage og perioder i løbet af året, som er præcist defineret i appendiks 1 fjernes.

Reduktionspakke H, jf. appendiks 2

Tidsmæssig reduktion af Kastrup-Østerport togsystemet i aftentimerne, alle dage. Sidste afgang fra Kastrup bliver kl. 21.14 i stedet for kl. 22.54 og fra Østerport kl. 21.05, i stedet for kl. 21.45.

2.6 Tilbudsgiveren skal i sit tilbud afgive pristilbud på hver af ovennævnte optioner på tillægspakker og reduktionspakker. Prisen anføres i bilag 13, pkt. 5.1 – 5.8.

6.3 Optioner på ekstra eller færre togafgange, I og J (U)

Der er defineret nedenstående optioner på ekstra og færre ydelser i form af ekstra og færre togafgange, med hvilke Trafikstyrelsen, efter reglerne om ændring af køreplanen, i kontraktperioden kan forøge eller reducere den aktuelt eksisterende samlede ydelse. Trafikstyrelsen kan i den forbindelse vælge en hvilken som helst kombination af tillægs- og reduktionspakker samt ekstra og færre togafgange, idet disse kan vælges til og fra efter behov i hele kontraktperioden.

- I. Ekstra togafgange der krydser Øresund, angivet for hver ekstra togafgang, regnet pr. tog-minut, eller færre togafgange der krydser Øresund angivet for hver færre togafgang, regnet pr. tog-minut.
- J. Ekstra togafgange der **ikke** krydser Øresund, angivet for hver ekstra togafgang, regnet pr. tog-minut, eller færre togafgange der **ikke** krydser Øresund angivet for hver færre togafgang, regnet pr. tog-minut.

Omkostninger til togsæt-km i forbindelse med ekstra og færre togafgange indgår under nedennævnte pkt. 6.4 om regulering i forhold til produktionsomfang.

Ydelserne er desuden opdelt på togafgange fra startstationer i nedenstående tidsrum. Landegrænsen defineres i denne forbindelse som 'startstation'.

- 1) mandage-fredage ekskl. helligdage 6.30 - 9.30
- 2) mandage-fredage ekskl. helligdage 15.30 - 18.30
- 3) mandage-fredage ekskl. helligdage 9.30 - 15.30
- 4) øvrige tidsrum mandage-fredage samt lørdage, søn- og helligdage, dvs. inkl. nattetimer.

Det samlede antal togminutter i en given køreplan i en given periode beregnes på følgende måde: antal minutter som hver togafgang kører i henhold til køreplanen, fra afgang fra startstation til ankomst til endestation, summeret op for samtlige togafgange i perioden. Uplanlagte stop og forsinkelser medregnes ikke.

Ydelserne pr. togminut angår alene den del af togekørslen, som har adgang for passagerer, idet kørsel med tomt materiel er Trafikstyrelsen uvedkommende. Det gælder kørsel til/fra værksted mm., mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og vendespor/klargøringscenter i Kastrup og tomkørsel mellem Helsingør og Nivå/Kokkedal.

- 2.7 Tilbudsgiveren skal i sit tilbud afgive pristilbud på ovenstående optioner vedr. ekstra-ydelser og reducerede ydelser i forhold til den eksisterende togproduktion, jf. bilag 13, pkt. 6.

6.4 Regulering af vederlag i forhold til produktionsomfang, målt i togsæt-km, K (U)

Appendiks 3 indeholder bl.a. en beregnet produktion for henholdsvis grundpakke 1 og 2, målt i togsæt-km for perioden 4. januar og resten af året 2009, samt for hvert hele kalenderår 2010 - 2017. For hver enkelt tillægs- og reduktionspakke angiver appendiks 3 ligeledes en beregnet årlig produktion, angivet i togsæt-km.

Det beregnede produktionsomfang er opgjort således: Antal togsæt på den enkelte togafgang multipliceret med antal km, som togafgangen kører i henhold til køreplanen, dvs. afstanden fra startstation til endestation, summeret op for samtlige togafgange i køreplanen i de angivne perioder. Landegrænsen defineres i den sammenhæng også som 'startstation' og 'endestation'.

Såfremt Operatørens faktiske produktion, målt i togsæt-km, i et kalenderår er større end det for grundpakkerne plus de anvendte tillægs- og reduktionspakkers beregnede produktionsomfang, reguleres vederlaget med differensen mellem det faktiske og det i appendiks 3 beregnede produktionsomfang ganget med den af Operatøren tilbudte pris for flere togsæt-km, jf. ydelse K nedenfor. Tilsvarende reguleres vederlaget såfremt produktionen har været mindre end det beregnede produktionsomfang med den tilbudte pris for færre togsæt-km, jf. ydelse K nedenfor.

Det faktiske produktionsomfang beregnes efter samme principper som det beregnede produktionsomfang, men inkluderer udover produktion i henhold til grundpakker og tillægs- og reduktionspakker også produktion som følge af ekstra og færre togafgange jf. pkt. 4.1, 4.2, 4.3.3, 4.4.3, samt pkt. 6.3.

Reguleringen af vederlaget i forhold til produktionsomfang kompenserer således også for:

- Udmøntning af optioner vedr. ekstra/færre togafgange, jf. pkt. 4.1 og 6.3 ovenfor og Hovedkontraktens pkt. 4.4.1
- Ekstra tog som Operatøren vælger at sætte ind, jf. pkt. 4.2 ovenfor samt Hovedkontraktens pkt. 4.4.2
- Reduceret kørsel under særkøreplaner, pkt. 4.3.3 ovenfor samt Hovedkontraktens pkt. 4.4.3
- Reduceret kørsel under nødkøreplaner, pkt. 4.4.3 ovenfor samt Hovedkontraktens pkt. 4.4.4
- Kørsel med for store tog forårsaget af togenes kørsel på den anden side af Malmö, jf. pkt. 5.2.2 ovenfor.

I opgørelsen af det faktiske produktionsomfang medregnes kun Operatørens kørsel med materiel, der er behov for til opfyldelse af belægningskriterierne, jf. pkt. 5.2.2. Hverken i det beregnede eller det faktiske produktionsomfang medregnes togekørsel med tomt materiel, f.eks. til/fra værksted og lignende mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og vendespor/klargøringscenter i Kastrup, tomkørsel

mellem Helsingør og Nivå/Kokkedal og lignende kørsel. Der medregnes således kun kørsel, der medtager passagerer, men ikke kørsel med togsæt, som der ikke er behov for i forhold til belægningskriterierne, jf. pkt. 5.2.2..

Afstand mellem startstation og endestation opgøres ud fra de afstande der fremgår af tjenestekøreplanen, jf. Banedanmarks hjemmeside www.bane.dk.

Såfremt nedformering af en togafgang skulle finde sted undervejs på togets rute, nedjusteres det faktiske produktionsomfang tilsvarende.

Anvendes der andre togtyper end Øresundstogsæt og IR4-togsæt, aftales mellem Operatøren og Trafikstyrelsen en definition af antallet af togsæt for disse, således at et togsæt eller materiel af de 'andre typer' har samme kapacitet som et IR4-togsæt.

For beregning af reguleringen af vederlaget henvises til Hovedkontraktens pkt. 4.4.5.

6.4.1 Pristilbud på større eller mindre produktion end beregnet (U)

2.8 Tilbudsgiveren skal afgive pristilbud på følgende udvidelser og reduktioner af produktionsomfanget målt i togsæt-km:

- K. Pris pr. ekstra eller færre togsæt-km (faktisk produktionsomfang), beregnet som anført ovenfor i pkt. 6.4.

Pristilbuddet i punkt K angives som en pris gældende for alle typer togafgange, uanset om de krydser Øresund eller ej, og angives i bilag 13, afsnit 7.

6.5 Vederlagsregulering i forbindelse med tilføjelse/fjernelse af standsningssteder

Ændringer i togbetjeningen kan som nævnt i pkt. 3.1 omfatte tilføjelse eller fjernelse af standsningssteder i en given køreplan. Der gælder følgende bestemmelser herfor:

Følgende medfører ikke ændringer i vederlaget:

- Fjernelse af ét standsningssted
- Tilføjelse af et eller flere standsningssteder i kombination med fjernelse af samme antal standsningssteder i samme togsystem på samme delstrækning, dvs. København H. - Helsingør eller København H. – Kastrup.
- Tilføjelse af ét standsningssted i samme togsystem i tidsrummet kl. 18.30 – 6.30 samt hele dagen lørdage og søn- og helligdage.

Ændringer herudover aftales ved tillægskontrakt.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 2, Trafikbetjening

Bilag 2
Appendiks 1

Udbudskøreplan fra januar 2009 til
køreplansskiftet 2009/2010

Marts 2007

Udbudskøreplan fra januar 2009 til køreplansskiftet 2009/2010

Bilag 2 appendiks 1 15.6.2006

Nord - Øst

| | Grundpakke 1 | | | | | | Grundpakke 2 | | | | | | | | | | | |
|---------------|--------------|------|-----|---------------|------|-----|--------------|----|----|--------------|----|----|---|----|----|----|----|----|
| | Dagtimer | | | Aftentimer | | | Nattetimer | | | Dagtimer | | | Myldretimer | | | | | |
| driftstid | 4.35 - 19.35 | | | 19.52 - 23.12 | | | 0.12 - 3.12 | | | 4.58 - 19.58 | | | 4.25 - 5.05 20.45 - 21.45 23.32 - 23.52 7.10 - 7.50 [⊠] | | | | | |
| køredage | alle | | | alle | | | alle * | | | alle | | | alle | | | | | |
| Helsingør | 15 | 35 | 55 | 12 | 32 | 52 | 12 | 4 | 24 | 44 | 32 | 52 | 10 | 30 | 50 | | | |
| Snekkersten | 18 | 38 | 58 | 16 | 36 | 56 | 16 | | | | 36 | 56 | 14 | 34 | 54 | | | |
| Espergærde | 21 | 41 | 1 | 19 | 39 | 59 | 19 | 8 | 28 | 48 | 39 | 59 | 17 | 37 | 57 | | | |
| Humblebæk | 25 | 45 | 5 | 22 | 42 | 2 | 22 | 13 | 33 | 53 | 42 | 2 | 20 | 40 | 0 | | | |
| Nivå | 29 | 49 | 9 | 26 | 46 | 6 | 26 | | | | 46 | 6 | 24 | 44 | 4 | | | |
| Kokkedal | 32 | 52 | 12 | 29 | 49 | 9 | 29 | 18 | 38 | 58 | 49 | 9 | 28 | 48 | 8 | | | |
| Rungsted Kyst | 36 | 56 | 16 | 32 | 52 | 12 | 32 | 22 | 42 | 2 | 52 | 12 | | | | | | |
| Vedbæk | | | | 36 | 56 | 16 | 36 | 25 | 45 | 5 | 56 | 16 | | | | | | |
| Skodsborg | | | | 39 | 59 | 19 | 39 | 29 | 49 | 9 | 59 | 19 | | | | | | |
| Klampenborg | | | | 44 | 4 | 24 | 44 | 34 | 54 | 14 | 4 | 24 | | | | | | |
| Hellerup | 49 | 9 | 29 | 49 | 9 | 29 | 49 | 39 | 59 | 19 | 9 | 29 | | | | | | |
| Østerport | 55 | 15 | 35 | 55 | 15 | 35 | 55 | 45 | 5 | 25 | 45 | 5 | 25 | 15 | 35 | 48 | 8 | 28 |
| Nørreport | 58 | 18 | 38 | 58 | 18 | 38 | 58 | 48 | 8 | 28 | 48 | 8 | 28 | 18 | 38 | 51 | 11 | 31 |
| København H o | 1 | 21 | 41 | 1 | 21 | 41 | 1 | 51 | 11 | 31 | 51 | 11 | 31 | 21 | 41 | 54 | 14 | 34 |
| København H | 3 | 23 | 43 | 3 | 23 | 43 | 3 | 53 | 13 | 33 | 53 | 13 | 33 | 23 | 43 | | | |
| Ørestad | 9 | 29 | 49 | 9 | 29 | 49 | 9 | 59 | 19 | 39 | 59 | 19 | 39 | 29 | 49 | | | |
| Tårnby | 11 | 31 | 51 | 11 | 31 | 51 | 11 | 1 | 21 | 41 | 1 | 21 | 41 | 31 | 51 | | | |
| Kastrup o | 15 | 35 | 55 | 15 | 35 | 55 | 15 | 5 | 25 | 45 | 5 | 25 | 45 | 35 | 55 | | | |
| Kastrup | 16 | 36 | 56 | 16 | 36 | 56 | 16 | | | | | | | | | | | |
| Landegrænse | (21) | (41) | (1) | (21) | (41) | (1) | (21) | | | | | | | | | | | |
| Malmö Syd o | 28 | 48 | 8 | 28 | 48 | 8 | 28 | | | | | | | | | | | |
| Malmö C o | 38 | 58 | 18 | 38 | 58 | 18 | 38 | | | | | | | | | | | |

o ankomst

* Helsingør - Østerport kun nat før lørdage og søn- og helligdage

⊠ Ikke 6 uger i skolernes sommerferie, periode fastlægges af operatør
Ikke imellem jul og nytår
Ikke 5/6, 24/12 og 31/12

■ = Myldretimer mandag - fredag excl helligdage
Helsingør afg: 6.24 - 9.04 + 16.04 - 18.04

Udbudskøreplan fra januar 2009 til køreplansskiftet 2009/2010

Bilag 2 appendiks 1 15.6.2006

Øst - Nord

| | Grundpakke 1 | | | Grundpakke 2 | | | | | |
|---------------|----------------|----------------|-------------|--------------|---------------|------|-------------|----------------------------------|--|
| | Dagtimer | Aftentimer | Nattetimer | Dagtimer | aftentimer | | Myldretimer | | |
| driftstid | 4.22 | | | | | | | | |
| Køredage | 5.02 - 19.02 | 19.22 - 23.22 | 0.22 - 3.22 | 4.54 - 19.34 | 19.54 - 22.54 | 5.04 | 0.04 - 0.24 | 15.26 - 17.26 [□] | |
| | alle | alle | alle | alle | alle | alle | alle | mandag - fredag excl. helligdage | |
| | | | * | | | | | | |
| Malmö C | 2 22 42 | 2 22 42 | 22 | | | | | | |
| Malmö Syd | 11 31 51 | 11 31 51 | 31 | | | | | | |
| Landegrænse | (18) (38) (58) | (18) (38) (58) | (38) | | | | | | |
| Kastrup o | 23 43 3 | 23 43 3 | 43 | | | | | | |
| Kastrup | 24 44 4 | 24 44 4 | 44 | 14 34 54 | 14 34 54 | 4 | 4 24 | | |
| Tårnby | 28 48 8 | 28 48 8 | 48 | 17 37 57 | 17 37 57 | 8 | 8 28 | | |
| Ørestad | 30 50 10 | 30 50 10 | 50 | 20 40 0 | 20 40 0 | 10 | 10 30 | | |
| København H o | 37 57 17 | 37 57 17 | 57 | 27 47 7 | 27 47 7 | 17 | 17 37 | | |
| København H | 39 59 19 | 39 59 19 | 59 | 29 49 9 | 29 49 9 | 19 | 19 39 | 26 | |
| Nørreport | 42 2 22 | 42 2 22 | 2 | 32 52 12 | 32 52 12 | 22 | 22 42 | 29 | |
| Østerport | 46 6 26 | 46 6 26 | 5 | 36 56 16 | 36 56 16 | 26 | 26 46 | 33 | |
| Hellerup | 50 10 30 | 50 10 30 | 10 | 40 0 20 | | 30 | 30 50 | | |
| Klampenborg | | 55 15 35 | 15 | 46 6 26 | | | 35 55 | | |
| Skodsborg | | 0 20 40 | 20 | 50 10 30 | | | 40 0 | | |
| Vedbæk | | 3 23 43 | 23 | 54 14 34 | | | 43 3 | | |
| Rungsted Kyst | 3 23 43 | 7 27 47 | 27 | 58 18 38 | | 43 | 47 7 | | |
| Kokkedal | 6 26 46 | 10 30 50 | 30 | 2 22 42 | | 46 | 50 10 | | |
| Nivå | 10 30 50 | 14 34 54 | 34 | | | 50 | 54 14 | 54 | |
| Humblebæk | 13 33 53 | 17 37 57 | 37 | 7 27 47 | | 53 | 57 17 | 57 | |
| Espergærde | 17 37 57 | 21 41 1 | 41 | 11 31 51 | | 57 | 1 21 | 1 | |
| Snekkersten | 20 40 0 | 24 44 4 | 44 | | | 0 | 4 24 | 4 | |
| Helsingør o | 24 44 4 | 28 48 8 | 48 | 17 37 57 | | 4 | 8 28 | 8 | |

o ankomst

* Helsingør - Østerport kun nætter før lørdage og søn- og helligdage

□ Ikke 6 uger i skolernes sommerferie, periode fastlægges af operatør
Ikke imellem jul og nytår
Ikke 5/6, 24/12 og 31/12

■ = Myldretimer mandag - fredag excl helligdage
Kastrup afg: 5.14 - 7.54 + 14.54 - 17.54

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 2, Appendiks 1

Bilag 2
Appendiks 2

Tillægspakker og reduktionspakker

Marts 2007

Tillægspakker

Bilag 2 appendiks 2 15.6.2006

Nord - Øst

| Pakke | A | B | C | D5 | D6 | D7 | D8 |
|---------------|----------------------------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------|-------------|-----------------|
| | Dagtimer | Nattetimer | Myldretimer | Myldretimer, eftermiddag | | | |
| driftstid | 9.24 - 15.44 | 0.12 - 3.12 | 7.10 - 7.50 [⊠] | | | | |
| køredage | mandag - fredag excl. helligdage | nætter til mandage - fredage | mandag - fredag excl. helligdage | mandag - fredag excl. helligdage | | | |
| Helsingør | 4 24 44 | 12 | 10 30 50 | | | | |
| Snekkersten | | 16 | 14 34 54 | | | | |
| Espergærde | 8 28 48 | 19 | 17 37 57 | | | | |
| Humblebæk | 13 33 53 | 22 | 20 40 0 | | | | |
| Nivå | | 26 | 24 44 4 | o | o o | o o o | o o o o |
| Kokkedal | til | 29 | 28 48 8 | o | o o | o o o | o o o o |
| Rungsted Kyst | Kastrup | 32 | | o | o o | o o o | o o o o |
| Vedbæk | | 36 | | o | o o | o o o | o o o o |
| Skodsborg | | 39 | | o | o o | o o o | o o o o |
| Klampenborg | | 44 | | o | o o | o o o | o o o o |
| Hellerup | | 49 | | o | o o | o o o | o o o o |
| Østerport | | til | 48 8 28 | o | o o | o o o | o o o o |
| Nørreport | | Malmø | 51 11 31 | o | o o | o o o | o o o o |
| København H | o | | 54 14 34 | o | o o | o o o | o o o o |
| København H | | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Ørestad | | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Tårnby | | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Kastrup | o | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Kastrup | | | | x | x x | x x x | x x x x |
| Landegrænse | | | | (x) | (x) (x) | (x) (x) (x) | (x) (x) (x) (x) |
| Hyllie | o | | | x | x x | x x x | x x x x |
| Triangeln | o | | | x | x x | x x x | x x x x |
| Malmö CN | o | | | x | x x | x x x | x x x x |

o ankomst

⊠ 6 uger i skolernes sommerferie, peridoe fastlægges af operatør

x tiderne ikke præcist fastlagt

o køretid Kokkedal - Kastrup = grundpakke 2-køretider (dvs. en af de tre)

Tillægspakker

Bilag 2 appendiks 2 15.6.2006

Øst - Nord

| Pakke | A | B | D1 | D2 | D3 | D4 |
|---------------|--|------------------------------------|----------------------------------|---------|-------------|-----------------|
| | Dagtimer | Nattetimer | Myldretimer, morgen | | | |
| driftstid | 8.42 - 15.22 | 1.05 - 4.05 | | | | |
| køredage | mandag - fredag excl. helligdage | nætter til mandage - fredage | mandag - fredag excl. helligdage | | | |
| Malmö C | | | X | X X | X X X | X X X X |
| Triangeln | | | X | X X | X X X | X X X X |
| Hyllie | | | X | X X | X X X | X X X X |
| Landegrænsen | | | (X) | (X) (X) | (X) (X) (X) | (X) (X) (X) (X) |
| Kastrup o | | | X | X X | X X X | X X X X |
| Kastrup | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Tårnby | | | o | o o | o o o | o o o o |
| Ørestad | | | o | o o | o o o | o o o o |
| København H o | | | o | o o | o o o | o o o o |
| København H | | fra | o | o o | o o o | o o o o |
| Nørreport | | Malmø | o | o o | o o o | o o o o |
| Østerport | | 5 | o | o o | o o o | o o o o |
| Hellerup | | 10 | o | o o | o o o | o o o o |
| Klampenborg | | 15 | o | o o | o o o | o o o o |
| Skodsborg | | 20 | o | o o | o o o | o o o o |
| Vedbæk | fra | 23 | o | o o | o o o | o o o o |
| Rungsted Kyst | Kastrup | 27 | o | o o | o o o | o o o o |
| Kokkedal | 2 22 42 | 30 | o | o o | o o o | o o o o |
| Nivå | | 34 | o | o o | o o o | o o o o |
| Humlebæk | 7 27 47 | 37 | | | | |
| Espergærde | 11 31 51 | 41 | | | | |
| Snekkersten | | 44 | | | | |
| Helsingør o | 17 37 57 | 48 | | | | |

o ankomst

x tiderne ikke præcist fastlagt

o køretid Kokkedal - Kastrup = grundpakke 2-køretider (dvs. en af de tre)

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 2, Appendiks 2

Bilag 2
Appendiks 3

Togsæt pr. togafgang i kontraktpe-
rioden

September 2006

Grundpakke 1 Nord-Øst antal Øresundstogsæt per togafgang i kontraktperioden

| Hg/Kk-M | mandage-fredage (ekskl. helligdage) | | | | | | | | | | Hg-M | lørdage (ekskl. helligdage) | | | | | | | | | | søndage og helligdage | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------------------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------------|------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | af Hg | af Kk | an M | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | | 2016 | 2017 | af Hg | af Kk | an M | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| - 04:35 05:15 05:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 04:35 05:15 05:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 04:55 05:35 06:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 04:55 05:35 06:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 05:15 05:55 06:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 05:15 05:55 06:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 05:35 06:15 06:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 05:35 06:15 06:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 05:55 06:35 07:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 05:55 06:35 07:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 06:15 06:55 07:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 06:15 06:55 07:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 06:35 07:15 07:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 06:35 07:15 07:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 06:55 07:35 08:18 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 06:55 07:35 08:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 07:15 07:55 08:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 07:15 07:55 08:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 07:35 08:15 08:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 07:35 08:15 08:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| - 07:55 08:35 09:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 07:55 08:35 09:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - 08:15 08:55 09:38 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 08:15 08:55 09:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - 08:35 09:15 09:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 08:35 09:15 09:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - 08:55 09:35 10:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 08:55 09:35 10:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - 09:15 09:55 10:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 09:15 09:55 10:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| - 09:35 10:15 10:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 09:35 10:15 10:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 09:55 10:35 11:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 09:55 10:35 11:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 10:15 10:55 11:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 10:15 10:55 11:38 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 10:35 11:15 11:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 10:35 11:15 11:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 10:55 11:35 12:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 10:55 11:35 12:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 11:15 11:55 12:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 11:15 11:55 12:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 11:35 12:15 12:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 11:35 12:15 12:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 11:55 12:35 13:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - 11:55 12:35 13:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 12:15 12:55 13:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 12:15 12:55 13:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 12:35 13:15 13:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 12:35 13:15 13:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 12:55 13:35 14:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 12:55 13:35 14:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 13:15 13:55 14:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 13:15 13:55 14:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 13:35 14:15 14:58 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 13:35 14:15 14:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 13:55 14:35 15:18 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 13:55 14:35 15:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 14:15 14:55 15:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 14:15 14:55 15:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 14:35 15:15 15:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 14:35 15:15 15:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 14:55 15:35 16:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 14:55 15:35 16:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 15:15 15:55 16:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 15:15 15:55 16:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 15:35 16:15 16:58 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 15:35 16:15 16:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 15:55 16:35 17:18 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 15:55 16:35 17:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 16:15 16:55 17:38 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 16:15 16:55 17:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 16:35 17:15 17:58 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 16:35 17:15 17:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| - 16:55 17:35 18:18 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 16:55 17:35 18:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 17:15 17:55 18:38 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 17:15 17:55 18:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 17:35 18:15 18:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 17:35 18:15 18:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 17:55 18:35 19:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | - 17:55 18:35 19:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| - 18:15 18:55 19:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | - 18:15 18:55 19:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 18:35 19:15 19:58 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 18:35 19:15 19:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 18:55 19:35 20:18 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 18:55 19:35 20:18 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 19:15 19:55 20:38 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 19:15 19:55 20:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 19:35 20:15 20:58 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 19:35 20:15 20:58 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 19:52 20:32 21:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 19:52 20:32 21:18 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| - 20:12 20:52 21:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - 20:12 20:52 21:38 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Grundpakke 2 Øst-Nord antal IR4-togsæt, Øresundstogsæt eller lignende togmateriel per togafgang i kontraktperioden

| Cph-Kk/Ni/Hg | | | | mandage-fredage (ekskl. helligdage) | | | | | | | | Cph-Kk/Ni | | | | lørdage (ekskl. helligdage) | | | | | | | | søndage og helligdage | | | | | | | | | | |
|--------------|-------|-------|-------|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-----------|--------|-------|-------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| af Cph | an Kk | an Ok | an Hg | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | af Cph | an Kk | an Ok | an Hg | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| 04:54 | 05:16 | 05:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 04:54 | 05:16 | 05:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 05:04 | 05:26 | 05:46 | 06:04 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 05:04 | 05:26 | 05:46 | 06:04 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 05:14 | 05:36 | 06:02 | 06:17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 05:14 | 05:36 | 06:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 05:34 | 05:56 | 06:22 | 06:37 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 05:34 | 05:56 | 06:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 05:54 | 06:16 | 06:42 | 06:57 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 05:54 | 06:16 | 06:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 06:14 | 06:36 | 07:02 | 07:17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 06:14 | 06:36 | 07:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 06:34 | 06:56 | 07:22 | 07:37 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 06:34 | 06:56 | 07:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 06:54 | 07:16 | 07:42 | 07:57 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 06:54 | 07:16 | 07:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 07:14 | 07:36 | 08:02 | 08:17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 07:14 | 07:36 | 08:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 07:34 | 07:56 | 08:22 | 08:37 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 07:34 | 07:56 | 08:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 07:54 | 08:16 | 08:42 | 08:57 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 07:54 | 08:16 | 08:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 08:14 | 08:36 | 09:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 08:14 | 08:36 | 09:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 08:34 | 08:56 | 09:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 08:34 | 08:56 | 09:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 08:54 | 09:16 | 09:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 08:54 | 09:16 | 09:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 09:14 | 09:36 | 10:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 09:14 | 09:36 | 10:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 09:34 | 09:56 | 10:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 09:34 | 09:56 | 10:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 09:54 | 10:16 | 10:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 09:54 | 10:16 | 10:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:14 | 10:36 | 11:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10:14 | 10:36 | 11:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:34 | 10:56 | 11:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10:34 | 10:56 | 11:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 10:54 | 11:16 | 11:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 10:54 | 11:16 | 11:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:14 | 11:36 | 12:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11:14 | 11:36 | 12:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:34 | 11:56 | 12:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11:34 | 11:56 | 12:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11:54 | 12:16 | 12:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 11:54 | 12:16 | 12:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12:14 | 12:36 | 13:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12:14 | 12:36 | 13:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12:34 | 12:56 | 13:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12:34 | 12:56 | 13:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 12:54 | 13:16 | 13:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 12:54 | 13:16 | 13:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13:14 | 13:36 | 14:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13:14 | 13:36 | 14:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13:34 | 13:56 | 14:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13:34 | 13:56 | 14:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13:54 | 14:16 | 14:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13:54 | 14:16 | 14:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 14:14 | 14:36 | 15:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 14:14 | 14:36 | 15:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 14:34 | 14:56 | 15:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 14:34 | 14:56 | 15:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 14:54 | 15:16 | 15:42 | 15:57 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 14:54 | 15:16 | 15:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 15:14 | 15:36 | 16:02 | 16:17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 15:14 | 15:36 | 16:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 15:34 | 15:56 | 16:22 | 16:37 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 15:34 | 15:56 | 16:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 15:54 | 16:16 | 16:42 | 16:57 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 15:54 | 16:16 | 16:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16:14 | 16:36 | 17:02 | 17:17 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 16:14 | 16:36 | 17:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16:34 | 16:56 | 17:22 | 17:37 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 16:34 | 16:56 | 17:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 16:54 | 17:16 | 17:42 | 17:57 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 16:54 | 17:16 | 17:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 17:14 | 17:36 | 18:02 | 18:17 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 17:14 | 17:36 | 18:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 17:34 | 17:56 | 18:22 | 18:37 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 17:34 | 17:56 | 18:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 17:54 | 18:16 | 18:42 | 18:57 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 17:54 | 18:16 | 18:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 18:14 | 18:36 | 19:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 18:14 | 18:36 | 19:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 18:34 | 18:56 | 19:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 18:34 | 18:56 | 19:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 18:54 | 19:16 | 19:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 18:54 | 19:16 | 19:42 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:14 | 19:36 | 20:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 19:14 | 19:36 | 20:02 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:34 | 19:56 | 20:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 19:34 | 19:56 | 20:22 | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 19:54 | 20:16 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 19:54 | 20:16 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20:14 | 20:36 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 20:14 | 20:36 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20:34 | 20:56 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 20:34 | 20:56 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 20:54 | 21:16 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1</ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Togsætkm per år | 2009 1) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Grundpakke 1 | 4.386.466 | 4.593.957 | 4.706.521 | 4.749.280 | 4.850.636 | 4.863.236 | 4.952.770 | 5.035.871 | 5.116.017 |
| Grundpakke 2 2) | 2.140.474 | 2.176.165 | 2.178.093 | 2.179.311 | 2.172.813 | 2.189.558 | 2.190.284 | 2.199.888 | 2.225.440 |
| Tillægspakke A | 136.452 | 138.096 | 138.644 | 137.000 | 136.452 | 136.452 | 137.000 | 138.644 | 138.096 |
| Tillægspakke B | 86.254 | 87.293 | 87.639 | 86.600 | 86.254 | 86.254 | 86.600 | 87.639 | 87.293 |
| Tillægspakke C | 4.574 | 4.712 | 4.712 | 4.435 | 4.435 | 4.435 | 4.574 | 4.851 | 4.574 |
| Tillægspakke D4 eller D8, tillæg grundpakke 1 | 139.440 | 141.120 | 141.680 | 140.000 | 139.440 | 139.440 | 140.000 | 141.680 | 141.120 |
| Tillægspakke D4 eller D8, reduktion grundpakke 2 | -57.768 | -58.464 | -58.696 | -58.000 | -57.768 | -57.768 | -58.000 | -58.696 | -58.464 |
| Reduktionspakke E | -86.965 | -86.965 | -86.195 | -89.274 | -89.274 | -89.274 | -88.504 | -86.965 | -86.965 |
| Reduktionspakke F | -29.938 | -30.215 | -30.353 | -30.215 | -30.076 | -30.076 | -30.076 | -30.215 | -30.353 |
| Reduktionspakke G | -69.854 | -70.501 | -70.825 | -70.501 | -70.178 | -70.178 | -70.178 | -70.501 | -70.825 |
| Reduktionspakke H | -37.250 | -37.559 | -37.559 | -37.661 | -37.559 | -37.559 | -37.559 | -37.661 | -37.559 |

1) dækker perioden 4. januar 2009 - 31. december 2009

2) kørsel Kokkedal-Nivå udenfor myldretimerne er medregnet

Grundlaget for tabelopstillingen i Appendiks 3 er bl. a. følgende materiale, som er placeret i Datarummet:

- Tetraplans fremskrivning af persontrafikken på Øresund og Kystbanen, notat 08.02.2006
- Tetraplans fordeling af fremskrivningstallene på hver enkelt togafgang på en hverdag i november, hhv. år 2008, 2011 og 2018 (min., central og max. skøn)
- DSB's data for passagerbelægningen ('TRAP-tal') på samtlige togafgange på strækningen Helsingør-Malmö for hele året 2005.

Derudover er anvendt de i Bilag 2, pkt. 5.1 angivne belægningskrav.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 2, Appendiks 3

Bilag 3

Rullende materiel

April 2007

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledning | 5 |
| 2 | Generelt om det rullende materiel | 6 |
| 2.1 | Vedligeholdelse (U) | 6 |
| 2.2 | Klargøring (daglig vedligeholdelse) (U) | 6 |
| 2.2.1 | Klargøringsopgaver og -ansvar | 6 |
| 2.3 | Graffiti og hærværk | 7 |
| 2.4 | Ændringer af materiellet | 7 |
| 2.5 | Behov for rullende materiel | 7 |
| 2.6 | Tilvejebringelse af yderligere materiel | 8 |
| 2.7 | Samlet beskrivelse af Operatørens løsningsforslag | 9 |
| 3 | Generelle vilkår for Operatørens leje af DSB's rullende materiel | 10 |
| 3.1 | Aftale om leje | 10 |
| 3.2 | Rammebetingelser for leje af DSB's togsæt | 10 |
| 3.2.1 | Vedligeholdelse | 10 |
| 3.2.2 | Klargøring | 11 |
| 3.2.3 | Godkendelse af lejede togsæt | 11 |
| 3.2.4 | Ændringer af de lejede togsæt | 11 |
| 3.2.5 | Pris for leje af DSB's togsæt | 11 |
| 3.3 | Udførelse af fri trafik (U) | 11 |
| 4 | Specielle vilkår for Operatørens leje af DSB's rullende materiel | 12 |
| 4.1 | Særligt om leje af DSB's Øresundstogsæt | 12 |
| 4.1.1 | Puljeprincippet | 12 |
| 4.1.2 | Lejeperiode | 13 |
| 4.1.3 | Antal lejede togsæt (U) | 13 |
| 4.1.4 | Reserve dele og ikke-nagelfast specialværktøj | 14 |
| 4.2 | Særligt om leje af DSB's IR4-togsæt | 14 |
| 4.2.1 | Lejeperiode | 14 |
| 4.2.2 | Opsigelse af lejeaftale med DSB | 14 |
| 4.2.3 | Antal lejede togsæt | 14 |
| 4.2.4 | Reserve dele og ikke-nagelfast specialværktøj | 15 |
| 5 | Anvendelse af medbragt rullende materiel | 16 |
| 5.1 | Krav til kapacitet, kvalitet og indretning af medbragt rullende materiel | 16 |
| 5.1.1 | Passagerkomfort | 16 |
| 5.1.2 | Ind- og udstigningsforhold | 17 |
| 5.2 | Godkendelse af materiel | 17 |
| 5.3 | Miljøforhold (U) | 18 |
| 5.4 | Køreegenskaber (U) | 18 |
| 5.5 | Alder | 18 |
| 5.6 | Indbygning af ATC-anlæg og togradsystem | 18 |
| 6 | Vedligeholdelsesfaciliteter | 19 |
| 6.1 | Eksisterende vedligeholdelsesfaciliteter | 19 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 6.2 | Beskrivelse af eftersynshallerne på Helgoland | 19 |
| 6.3 | Adgang til eksisterende vedligeholdelsesfaciliteter | 20 |
| 6.4 | Aftale om leje | 20 |
| 6.5 | Lejeperiode | 20 |
| 6.5.1 | Overleveringsplan | 20 |
| 6.5.2 | Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB | 21 |
| 6.6 | Pris for leje og benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter | 21 |
| 6.7 | Moms (U) | 21 |
| 7 | Klargøringsfaciliteter | 22 |
| 7.1 | Eksisterende vaske- og forsyningsanlæg | 22 |
| 7.2 | Beskrivelse af eksisterende klargøringsfaciliteter | 22 |
| 7.2.1 | Klargøring Helsingør | 22 |
| 7.2.2 | Klargøring Helgoland | 22 |
| 7.2.3 | Klargøring Kastrup | 23 |
| 7.2.4 | Opstillingsspor | 24 |
| 7.3 | Adgang til DSB's vaske- og forsyningsanlæg | 24 |
| 7.4 | Aftale om leje eller benyttelse | 24 |
| 7.5 | Lejeperiode | 24 |
| 7.5.1 | Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB | 25 |
| 7.6 | Pris for leje og benyttelse af DSB's vaske- og forsyningsanlæg | 25 |
| 7.7 | Moms (U) | 25 |

Appendiks 1

Aftale om leje af DSB's Øresundstogsæt

Appendiks 1 forefindes kun i datarummet

Appendiks 2

Aftale om leje af DSB's IR4-togsæt

Appendiks 2 forefindes kun i datarummet

Appendiks 3

Aftale om leje af produktionsafsnit A på Helgoland

Appendiks 3 forefindes kun i datarummet

Appendiks 4

Aftale om benyttelse af produktionsafsnit B på Helgoland

Appendiks 4 forefindes kun i datarummet

Appendiks 5

Aftale om leje af DSB's vaske- og forsyningsanlæg i Helsingør

Appendiks 5 forefindes kun i datarummet

Appendiks 6

Aftaler om leje og benyttelse af DSB's forsyningsanlæg på Helgoland

Appendiks 6 forefindes kun i datarummet

Appendiks 7

Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg på Helgoland

Appendiks 7 forefindes kun i datarummet

Appendiks 8

Aftale om benyttelse af DSB's forsyningsanlæg i Kastrup

Appendiks 8 forefindes kun i datarummet

Appendiks 9

Aftale om benyttelse af DSB's vaskeanlæg i Kastrup

Appendiks 9 forefindes kun i datarummet

Appendiks 10

Priser for leje og benyttelse m.m.

Appendiks 11

Vedligeholdelsesfaciliteter (planer og tegninger)

Appendiks 12

Klargøringsfaciliteter (planer og tegninger)

Appendiks 13

Aftale om leje af løst udstyr i produktionsafsnit A i DSB's værksted på Helgoland

1 Indledning

I dette bilag er oplistet de generelle krav, der stilles til det rullende materiel, som anvendes til opfyldelse af Kontrakten. I bilaget er desuden beskrevet Operatørens muligheder og betingelser for dels at tilvejebringe det rullende materiel til trafikken, og for dels at vedligeholde og klargøre det rullende materiel på dansk område. Operatøren er ikke forpligtet til at anvende de beskrevne muligheder for at vedligeholde og klargøre det rullende materiel på dansk område.

Gennem hele kontraktperioden lejer operatøren 23 af DSB's 24 Øresundstogsæt og anvender dem til nærværende trafikopgave. Til brug for den del af nærværende trafikopgave, der ikke krydser Øresund har Operatøren mulighed for at

- leje et antal af DSB's IR4-togsæt
- anvende et antal af de af DSB lejede Øresundstogsæt
- anvende eget medbragt rullende materiel

Operatøren skal vedligeholde og klargøre alt det rullende materiel, der anvendes til opfyldelse af Kontrakten. Til brug herfor har Operatøren på lejebasis mulighed for at anvende en række af DSB's værksteds- og klargøringsfaciliteter.

I afsnit 2 er der redegjort for de generelle krav, som der stilles til det rullende materiel, der anvendes til nærværende trafikopgave, medens der i afsnit 3 og 4 er beskrevet hvilke muligheder Operatøren har for at anvende eksisterende rullende materiel ejet af DSB og i afsnit 5 er beskrevet hvilke krav, der stilles til rullende materiel, som Operatøren eventuelt selv tilvejebringer. I afsnit 6 er beskrevet hvilke vedligeholdelsesfaciliteter og i afsnit 7 hvilke klargøringsfaciliteter ejet af DSB, som Operatøren har mulighed for at betjene sig af i forbindelse med klargøring af det rullende materiel. Operatøren har desuden mulighed for at fremsætte forslag om investeringer i de eksisterende klargøringsfaciliteter, herunder også sporanlæg.

Som appendiks til bilaget er vedlagt udkast til lejeaftaler dels for DSB's Øresunds- og IR4-togsæt, dels leje- og benyttelsesaftaler for DSB's vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter og dels en oversigt over de af Trafikstyrelsen godkendte priser for leje og benyttelse af DSB's materiel og øvrige faciliteter.

2 Generelt om det rullende materiel

2.1 Vedligeholdelse (U)

Operatøren er ansvarlig for vedligeholdelse af rullende materiel, der anvendes til nærværende trafikopgave, herunder eventuelle underleverandøraftaler. Det påhviler i denne forbindelse Operatøren i sin planlægning at disponere det fornødne reservemateriel (værkstedesreserver).

Vedligeholdelse omfatter både forebyggende vedligeholdelse, som udføres efter de for det pågældende materiel fastsatte vedligeholdelsesforskrifter og reparationer (afhjælpende vedligeholdelse).

Forebyggende vedligeholdelse består dels af mindre eftersyn, som gentages med relativt korte intervaller (enten tids- eller km-afhængigt), og dels af større eftersyn, som udføres med lange intervaller på grundlag af antal kørte km.

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 (afhjælpende vedligeholdelse) skal ske i et sådant omfang at kunderne ikke påvirkes af skaden eller fejlen i længere tid end højst nødvendigt. Reparationer (afhjælpende vedligeholdelse) af skader og fejl, der ikke har indvirkning på sikkerheden eller påvirker passagererne skal dog senest være afhjulpel 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.

2.2 Klargøring (daglig vedligeholdelse) (U)

Operatøren er ansvarlig for klargøring (daglig vedligeholdelse) af rullende materiel, der anvendes til nærværende trafikopgave.

2.2.1 Klargøringsopgaver og -ansvar

Klargøring (daglig vedligeholdelse) omfatter en lang række aktiviteter, herunder bl.a. fækaliætømning, indvendig rengøring, udvendig vask, påfyldning af vand, sæbe og papir samt udskiftning af aviser, reklamer og affaldsposer, defekte pærer, pc-stik, sæder og andre passagerfaciliteter m.m.

Operatøren er ansvarlig for at det rullende materiel til enhver tid fremstår pænt, 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
- højtaleranlæg, 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 er rengjort og vinduerne pudsede

Klargøringskvaliteten vil løbende blive evalueret, dels via de i bilag 8 nævnte kundetilfredshedsmålinger og dels via Trafikstyrelsens egne stikprøvevise kontroller.

2.3 Graffiti og hærværk

Operatøren er til enhver tid forpligtet til uden unødigt ophold at 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.

Rullende materiel, som udvendigt bliver bemalet med graffiti, må som udgangspunkt ikke anvendes i drift, men må dog godt transporteres til et for Operatøren mere hensigtsmæssigt sted for graffitiafrensning. Operatøren skal til Trafikstyrelsen rapportere eventuelle tilfælde, hvor Operatøren af hensyn til driftsafviklingen har set sig nødsaget til at afvige fra denne hovedregel, jf. Bilag 12, appendiks 1, pkt. 1.2 nr. 11.

2.4 Ændringer af materiellet

Ændringer af materiellet som følge af krav fra myndigheder eller materielejeren udføres enten af Operatøren eller af materielejeren efter aftale med sidstnævnte, og finansieres enten af Trafikstyrelsen eller af materielejeren efter nærmere 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 tilrådighedsstillelsen bevirker, at belægningskriterierne i en længere periode ikke kan overholdes. Af pkt. 4.1.3 fremgår dog, at Operatøren i sin planlægning skal tage højde for indbygning af ETCS-udrustning.

Ændringer omfatter også begrebet 0-stillinger, hvorved forstås ændringsprogrammer, som løbende opgraderer det rullende materiel til en fælles minimumsstandard for hver enkelt materieltype.

Ændringer af materiellet som følge af Operatørens ønsker sker i henhold til bestemmelserne herom i lejekontrakterne og finansieres af Operatøren.

2.5 Behov for rullende materiel

Operatørens omløbsplaner for den udbudte køreplan danner grundlag for opgørelse af behovet for rullende materiel ved driftsstart. Myldretidstrafikken er dimensionerende for behovsopgørelsen.

Operatøren er forpligtet til at tilrettelægge sine omløbsplaner sådan, at mest muligt rullende materiel er i drift i myldretiden.

Operatøren må påregne at blive fastholdt på det i bilag 15 specificerede behov for værksteds- og driftsreserver gennem hele kontraktperioden. Operatøren er forpligtet til at anvende alt det materiel til drift, som ikke i bilag 15 er angivet som værksteds- eller driftsreserve.

I løbet af kontraktperioden kan der opstå behov for yderligere rullende materiel i forbindelse med stigende passagertal eller Trafikstyrelsens køb af tillægspakker og køb af ekstra afgang.

2.6 Tilvejebringelse af yderligere materiel

Såfremt det i løbet af kontraktperioden bliver nødvendigt at tilvejebringe mere rullende materiel for at Operatøren kan leve op til de i bilag 2, pkt. 5.1 beskrevne belægningskrav samt udføre eventuelle af Trafikstyrelsen udløste tillægspakker og køb af ekstra afgang jf. bilag 2, pkt. 6.2-3, vil der på Trafikstyrelsens initiativ med forbehold for tilvejebringelse af den nødvendige bevillingsmæssige hjemmel blive stillet det fornødne yderligere rullende materiel til rådighed for Operatøren.

Det er ikke på forhånd fastlagt hvilken type materiel, der i givet fald bliver tale om, og Operatøren er forpligtet til at anvende det af Trafikstyrelsen tilvejebragte materiel, uanset hvilken materieltype der måtte blive anskaffet.

Operatøren kan dog tage udgangspunkt i, at nyt materiel er Øresundstogsæt eventuelt i en let modificeret version i forhold til de 24 af DSB ejede. Ved anden materieltype reguleres særskilt med udgangspunkt i nedenstående principper.

Materiellet stilles til rådighed på samme økonomiske vilkår som gælder for anvendelse af de Øresundstogsæt Operatøren har mulighed for at leje af DSB, jfr. afsnit 3 og 4 samt lejeaftalen i appendiks 1, hvilket særligt indebærer:

- Kapitalomkostninger (forrentning og afskrivning) dækkes af Trafikstyrelsen.
- Ved afvigelser i positiv eller negativ retning i omkostninger til energiforbrug, klargøring, vedligehold og anskaffelse af reservedele stilles Operatøren økonomisk uændret.

Trafikstyrelsen kan i forbindelse med tilvejebringelse af nyt materiel pålægge Operatøren at tilvejebringe de nødvendige myndighedsgodkendelser til anvendelse af nyt materiel. Operatøren får i så tilfælde refunderet sine dokumenterede omkostninger hertil af Trafikstyrelsen.

I forbindelse med indsættelse af nyt materiel er Operatøren ansvarlig for den nødvendige oplæring af eget personale uden forøget vederlag i forbindelse hermed.

Tilvejebringelse af yderligere rullende materiel vil typisk foregå "bundtvis" og Operatøren må derfor være forberedt på periodevis at råde over mere rullende materiel end behovsopgørelsen umiddelbart tilsiger.

Ved materielanskaffelse indgås en tillægsaftale mellem Trafikstyrelsen og Operatøren, hvori de økonomiske og øvrige vilkår reguleres.

Indtil Trafikstyrelsen har tilvejebragt det fornødne yderligere rullende materiel, justerer Trafikstyrelsen de i bilag 2, pkt. 5.1 nævnte belægningskrav på en sådan måde, at de justerede belægningskrav kan overholdes med det til rådighed værende rullende materiel.

2.7 Samlet beskrivelse af Operatørens løsningsforslag

3.1 Tilbudsgiver skal i sit tilbud udarbejde en samlet beskrivelse af løsningsforslaget vedrørende rullende materiel, indeholdende alle væsentlige forhold, der kan medvirke til at belyse funktionalitet og økonomi vedrørende vedligehold, klargøring og materielanvendelse i løsningsforslaget.

Beskrivelsen skal som minimum indeholde en detaljeret beskrivelse af:

- a) Hvor meget rullende materiel af de forskellige typer Operatøren har behov for til såvel drift som til drifts- og værkstedsreserver ved driftsstart samt udviklingen heri i resten af kontraktperioden, opgjort i absolutte tal. Det skal i den forbindelse specificeres om, og i givet fald hvordan, reservebehovet ændres, såfremt Trafikstyrelsen anskaffer flere tog, jf. pkt. 2.6 og materielbehovet stiger som følge af stigende passagertal og/eller udløsning af tillægspakker og køb af ekstra afgangse jf. bilag 2. I opgørelsen skal der endvidere tages højde for det i pkt. 4.1.3 anførte.
- b) Den passagervendte klargøring, herunder hvordan kravene i pkt. 2.2.1 opfyldes.
- c) Kapacitet og beredskab for afrensning af graffiti, herunder hvilke tiltag der påtænkes iværksat for at forebygge/modvirke graffiti.
- d) Hvor og i hvilket omfang vedligeholdelses- og klargøringsproduktionen tænkes lokaliseret

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på tilbudsgivers samlede beskrivelse, herunder at beskrivelsen af forholdene er på et teknisk fagligt højt niveau, at det er gennemarbejdet samt realiserbart. I forhold til det under a) nævnte vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, i hvilken udstrækning materiellet er til rådighed for passagererne særligt i myldretiden.

3 Generelle vilkår for Operatørens leje af DSB's rullende materiel

Beskrivelse og hoveddata for togsættene fremgår af lejeaftalerne i appendiks 1 og 2.

I pkt. 3.2 informeres om lejeaftalernes væsentligste bestemmelser vedrørende leje af DSB's rullende materiel. Såfremt der måtte være modstrid mellem de i pkt. 3.2 anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastene i appendiks 1 og 2 har appendiks 1 og 2 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.

De angivne vilkår skal betragtes som en ret for Operatøren og dermed en pligt for DSB.

3.1 Aftale om leje

Aftale om leje af DSB's togsæt indgås mellem Operatøren og DSB. Der indgås én aftale for hver af de 2 materieltyper, Øresundstogsæt (litra ET) og IR4-togsæt (litra ER). Lejeaftaler for hver af de 2 materieltyper fremgår af appendiks 1 og 2, medens rammebetingelserne for lejeaftalerne er beskrevet nedenfor.

3.2 Rammebetingelser for leje af DSB's togsæt

3.2.1 Vedligeholdelse

Al vedligeholdelse af de lejede togsæt påhviler – bortset fra under Forberedelsesperioden - Operatøren, som skal udføre vedligeholdelsen i henhold til de i lejeaftalerne angivne vilkår.

Såfremt vedligeholdelsesomkostningerne vil kunne reduceres gennem implementering af mindre omkostningskrævende vedligeholdelsesmetoder har Operatøren mulighed for at fremsætte forslag om ændring af DSB's vedligeholdelsesforskrifter. Sådanne forslag skal også omfatte en opgørelse over de afledte årlige besparelser og fremsættes overfor DSB efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen.

Operatøren må ikke implementere reviderede vedligeholdelsesforskrifter før end disse er godkendt af DSB.

De afledte besparelser deles mellem Operatøren, Trafikstyrelsen og DSB med henholdsvis 3/6, 2/6 og 1/6.

De afledte besparelser skal som udgangspunkt opgøres i form af antal sparede timer og reservedele pr. togsætkm set over togsættenes resterende, forventede levetid, omsat til kr. på grundlag af faktiske priser for timer og reservedele og multipliceret med det forventede antal togsætkm. i den resterende del af kontraktperioden. Herfra skal trækkes Operatørens dokumenterede éngangsomkostninger til udvik-

ling af reviderede vedligeholdelseskrav og ajourføring af vedligeholdelsesforskrifter.

Operatøren kan vælge at overlade hele eller dele af vedligeholdelsen af de lejede togsæt til en eller flere underleverandører, men Operatøren bærer til enhver tid ansvaret for de lejede togsæts forskriftsmæssige vedligeholdelse. Operatøren kan herunder indgå aftale med DSB som underleverandør om udførelse af al vedligeholdelse eller dele deraf.

I forbindelse med DSB's udlevering af de lejede togsæt til Operatøren ved driftsstart, og Operatørens tilbagelevering af de lejede togsæt til DSB ved kontraktophør, udfærdiger parterne i fællesskab en tilstandsrapport for hvert enkelt togsæt. Som udgangspunkt skal togsættene tilbageleveres i samme vedligeholdelsesmæssige stand som de blev udleveret. Eventuelle forskelle i den vedligeholdelsesmæssige stand udlignes mellem parterne gennem en økonomisk opgørelse og afregning.

3.2.2 Klargøring

Klargøring af de af DSB lejede togsæt påhviler Operatøren, som frit kan anvende underleverandører til løsning af klargøringsopgaverne.

3.2.3 Godkendelse af lejede togsæt

DSB's Øresundstogsæt er godkendt af de danske og svenske myndigheder samt Øresundsbro Konsortiet til kørsel på jernbanenettet i hhv. Danmark, Sverige og på Øresundsforbindelsen, medens DSB's IR4-togsæt alene er godkendt af de danske myndigheder til kørsel på jernbanenettet i Danmark.

Ansvar for at opretholde disse godkendelser påhviler i hele lejeperioden Operatøren.

3.2.4 Ændringer af de lejede togsæt

Efter forudgående godkendelse af DSB har Operatøren ret til at foretage visse – især passagervendte – ændringer på de lejede togsæt under forudsætning af, at togsættene til stadighed opfylder betingelserne for de lovpligtige overensstemmelseserklæringer og ibrugtagningstilladelser.

3.2.5 Pris for leje af DSB's togsæt

Priserne for leje af DSB's togsæt samt omløbsdele hertil fremgår af appendiks 10. Lejepriserne er baseret på, at Operatøren ikke skal betale kapitalomkostninger (forrentning og afskrivning) af DSB's togsæt.

Tilbud baseret på anvendelse af IR4-togsæt tillægges en skyggepris pr. togsæt, jf. tilbudsgrundlaget.

3.3 Udførelse af fri trafik (U)

Lejede togsæt må ikke anvendes til udførelse af fri trafik. Trafikstyrelsen kan i særlige tilfælde dispensere herfra efter forudgående ansøgning fra Operatøren.

4 Specielle vilkår for Operatørens leje af DSB's rullende materiel

4.1 Særligt om leje af DSB's Øresundstogsæt

De af DSB ejede Øresundstogsæt blev leveret i årene 2000-02 og er ved offentliggørelse af udbudsmaterialet omfattet af en særlig garantiperiode, hvorfor der gælder meget restriktive krav til vedligeholdelse af togsættene. Trafikstyrelsen forudsætter, at garantien er udløbet ved driftsstart i januar 2009.

Togsættene er elektriske og er indrettet til kørsel på såvel dansk som svensk strøm-system (hhv. 25 kV, 50 Hz og 15 kV, 16²/₃ Hz). Togsættene har desuden et kombineret ATC-system, der under kørslen automatisk skifter mellem dansk og svensk ATC. Togsættene er udstyret med informations- og pladsreservationssystem samt med 20 siddepladser på 1. klasse, 176 på 2. klasse og 41 klapsæder. Længden af et togsæt målt over koblingerne udgør 78,9 m.

De enkelte togsæt er sammensat af 1 motorvogn ET, 1 mellemvogn FT med lavgulv og flexareal samt 1 motorvogn ET, alle med indbyrdes overgang. Op til 5 togsæt kan teknisk set sammenkobles med indbyrdes overgang. Togsættene kan sammenkobles mekanisk med DSB's IR4-togsæt, men ikke elektrisk.

4.1.1 Puljeprincippet

DSB's togsæt af litra ET har samme tekniske udførelse og kører på de samme strækninger som de 55 svensk ejede togsæt af litra X31. Samtlige 79 Øresundstogsæt er hidtil blevet disponeret i en fælles pulje med henblik på at opnå den mest rationelle drift og vedligeholdelse af togsættene.

Dette puljeprincip forudsættes fastholdt gennem hele kontraktperioden via en aftale mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør omkring en fælles disponering af togsættene, herunder drifts- og værkstedsreserver, omløbsdele og specialværktøj med henblik på at opnå den mest rationelle drift for begge parter. I bilag 4 er de nærmere vilkår for et sådant samarbejde beskrevet.

Puljeprincippet indebærer blandt andet, at

- indsættelsen af togsæt sker i en fælles, og mellem de to operatører, optimeret materielomløbsplan for den samlede Øresundstogtrafik
- alt reservemateriel (til vedligeholdelse og drift) disponeres i fællesskab i én samlet pulje som et element integreret i den fælles materielomløbsplan
- omløbsdele disponeres i fællesskab af operatørerne i én samlet pulje
- planlægning og udførelse af klargøring og lettere forebyggende vedligeholdelse (12,5 og 25 Mm eftersyn) sker som et element i den fælles omløbsplanlægning og uden hensyn til, om materiellet er dansk eller svensk
- kvaliteten af de udførte klargørings- og lettere forebyggende vedligeholdelsesopgaver er uafhængig af tilhørsforholdet for de enkelte togsæt, af hvor opgaven er udført og af hvem den er udført

- hver operatør har ansvaret for afhjælpning af driftsforstyrrelser og fejl, der opstår på materiellet under dettes kørsel/ophold inden for operatørens trafikeringsområde, uanset materiellets tilhørsforhold
- den geografiske placering af klargørings- og vedligeholdelsesopgaver på dansk side af Øresund indebærer ikke nødvendigvis, at den også skal udføres af den danske operatør (og tilsvarende for opgaver udført i Sverige). Operatørerne kan indbyrdes aftale, hvem der i praksis udfører opgaverne og aftale de økonomiske og afregningsmæssige konsekvenser i forbindelse hermed.

Det kan vise sig hensigtsmæssigt også at lade Puljeprincippet omfatte udførelsen af de større eftersyn (som begynder ved 500 Mm), men dette må aftales mellem de 2 operatører indbyrdes.

Det skal præciseres, at princippet om Trafikudøverskab indebærer, at de to operatører hver for sig har ansvaret for udførelse af Øresundstrafikken inden for eget trafikeringsområde på respektive sider af territorialgrænsen – uanset konfiguration af materiel og personale for det enkelte tog.

Derimod påhviler ansvaret for vedligeholdelse af de danske ejede Øresundstogsæt alene den danske Operatør uanset at disse i medfør af puljeprincippet også vedligeholdes af den svenske Operatør.

En eventuel ændring af vedligeholdelsesforskrifterne jf. pkt. 3.2.1 og jf. tilhørende bestemmelser i lejeaftalen for Øresundstogsæt kan kun ske under forudsætning af, at de i dette punkt anførte bestemmelser fortsat overholdes.

4.1.2 Lejeperiode

DSB's Øresundstogsæt lejes for en periode, som svarer til den periode, hvori Operatøren har kontrakt på udførelsen af den udbudte togtrafik. Der kan dog til Operatørens forberedelser til driften i en periode på op til 6 måneder umiddelbart før driftsstart lejes indtil 2 Øresundstogsæt af DSB, dog kun i weekender og på helligdage samt mandag-fredag i tidsrummet mellem kl. 20 og 05. DSB vælger fra dag til dag hvilke konkrete togsæt, der stilles til rådighed for Lejer, og udfører vedligeholdelse og klargøring af disse, jf. pkt. 3.2.1 og 3.2.2. I samme tidsrum fordelt over ugen og med samme vilkår kan Lejer endvidere leje 1 Øresundstogsæt i perioden fra 9 måneder inden driftsstart til 6 måneder inden driftsstart.

4.1.3 Antal lejede togsæt (U)

Gennem hele kontraktperioden er Operatøren forpligtet til at leje 23 af de af DSB ejede 24 Øresundstogsæt og anvende disse til nærværende trafikopgave.

Der gøres særligt opmærksom på, at Operatøren må være forberedt på i perioden fra driftsstart og indtil Citytunnelens forventede ibrugtagning i 2010/11 løbende at stille 1 Øresundstogsæt til rådighed for indbygning af den fælles europæiske standard for togkontrolsystemer og -radioer, benævnt henholdsvis ERTMS ETCS og ERTMS GSM-R, ved DSB's foranstaltning og efter en med Trafikstyrelsen nærmere aftalt indbygningsplan. Operatøren skal i sin vurdering af behovet for værkstedsreserver tage højde herfor.

4.1.4 Reservedele og ikke-nagelfast specialværktøj

I tillæg til leje af DSB's Øresundstogsæt kan Operatøren leje et antal omløbsdele af DSB. En oversigt over disse dele samt lejepreiser herfor fremgår af appendiks 1 og 10. Operatøren har mulighed for at leje omløbsdele for op til en samlet bogført værdi på 16.227.186,81 dkk. Den bogførte værdi af den enkelte omløbsdel fremgår af appendiks 10. Operatøren kan af den enkelte omløbsdel maksimalt leje det antal som også fremgår af appendiks 10. Ved lejeaftalens indgåelse meddeler Operatøren udlejer hvilke konkrete omløbsdele man ønsker at leje.

Operatøren har desuden adgang til at leje ikke-nagelfast specialværktøj af DSB indenfor rammerne af hvad der fremgår af lejeaftalen i appendiks 1. Operatøren betaler ikke leje for dette specialværktøj.

4.2 Særligt om leje af DSB's IR4-togsæt

DSB ejer 44 IR4-togsæt, som blev leveret i årene 1995-98. Togsættene er elektriske og er alene indrettet til kørsel på dansk strømsystem (25 kV, 50 Hz). Togsættene har desuden alene dansk ATC. Togsættene er udstyret med informations- og pladsreservationssystem samt med forskellige typer indretning. På 2. klasse er antallet af siddepladser 183, medens antallet af øvrige siddepladser kan variere mellem 24 på 1. klasse og 16 på 1. klasse + 20 klapsæder. Længden af et togsæt målt over koblingerne udgør 76,53 m.

De enkelte togsæt er sammensat af 1 motorvogn ER, 2 mellemvogne FR og 1 motorvogn ER, alle med indbyrdes overgang. Op til 5 togsæt kan teknisk set sammenkobles med indbyrdes overgang. Togsættene kan sammenkobles mekanisk med Øresundstogsæt, men ikke elektrisk. Derimod kan de godt sammenkobles elektrisk med DSB's dieseltogsæt af litra IC3.

4.2.1 Lejeperiode

DSB's IR4-togsæt kan lejes for en periode, som svarer til den periode, hvori Operatøren har kontrakt på udførelsen af den udbudte togtrafik. Der kan dog til Operatørens forberedelser til driften i en periode på op til 6 måneder umiddelbart før driftsstart lejes indtil 2 IR4-togsæt af DSB, dog kun i weekender og på helligdage samt mandag-fredag i tidsrummet mellem kl. 20 og 05. DSB vælger fra dag til dag hvilke konkrete togsæt, der stilles til rådighed for Lejer, og udfører vedligeholdelse og klargøring af disse, jf. pkt. 3.2.1 og 3.2.2. I samme tidsrum fordelt over ugen og med samme vilkår kan Lejer endvidere leje 1 IR4-togsæt i perioden fra 9 måneder inden driftsstart til 6 måneder inden driftsstart.

4.2.2 Opsigelse af lejeaftale med DSB

Den af Operatøren indgåede aftale med DSB i henhold til appendiks 2 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.

4.2.3 Antal lejede togsæt

Operatøren kan inkl. drifts- og værkstedsreserver højst leje 20 IR4-togsæt af DSB til udførelse af den udbudte togtrafik.

4.2.4 Reservedele og ikke-nagelfast specialværktøj

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

I tillæg til leje af DSB's IR4-togsæt kan Operatøren leje et antal omløbsdele af DSB. En oversigt over disse dele samt lejepriser herfor fremgår af appendiks 2 og 10. Operatøren har mulighed for at leje omløbsdele for op til en samlet bogført værdi på 22.125.799,93 dkk. Den bogførte værdi af den enkelte omløbsdel fremgår af appendiks 10. Operatøren kan af den enkelte omløbsdel maksimalt leje det antal som også fremgår af appendiks 10. Ved lejeaftalens indgåelse meddeler Operatøren udlejer hvilke konkrete omløbsdele man ønsker at leje.

For så vidt angår sporbare reservedele er Operatøren forpligtet til at følge de retningslinier for sporbarhed, som er fastsat af DSB og godkendt af Trafikstyrelsen. Retningslinierne og de sporbare reservedele fremgår af appendiks 2.

Operatøren har ikke adgang til at leje ikke-nagelfast specialværktøj af DSB, men er i stedet henvist til selv at anskaffe dette efter behov.

5 Anvendelse af medbragt rullende materiel

Operatøren har mulighed for at anvende medbragt rullende materiel i den del af nærværende trafikopgave, der ikke krydser Øresund. Ved medbragt rullende materiel forstås materiel, som Operatøren enten selv ejer, indkøber eller lejer udover det materiel, der er omfattet af lejeaftalerne i appendiks 1 og 2.

- 3.2 Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive mængden af medbragt materiel og det medbragte materiels egenskaber, kvalitet, kapacitet mv. i henhold til det i pkt. 5.1 og 5.3-5.5 omtalte samt øvrige relevante forhold. Tilbudsgiver skal endvidere tilkendegive i sit tilbud, hvor mange IR4-togsæt, der ønskes lejet af DSB.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på materiellets kvalitet i relation til de i pkt. 5.1 og 5.3-5.5 omtalte områder, samt om det medbragte materiel kan forventes at være klar til indsættelse på driftsstarttidspunktet. Ved evalueringen vil det endvidere blive tillagt vægt om tilbuddet indeholder en kapacitetsmæssigt robust beholdning af IR4-togsæt og/eller medbragt materiel.

5.1 **Krav til kapacitet, kvalitet og indretning af medbragt rullende materiel**

Kravene til kapaciteten i det af Operatøren medbragte rullende materiel, fremgår af bilag 2, medens kravene til kvalitet og indretning er uddybet nedenfor i pkt. 5.1.1 og 5.1.2.

5.1.1 **Passagerkomfort**

Samtlige passagerafdelinger skal være røgfri, udstyret med klimaanlæg og solafskærmning samt fremstå med et moderne, velholdt interiør. Den indvendige belysning skal give et behageligt lys og tilgodese passagerernes varierende behov for funktionalitet.

Alle passagerafsnit skal være udstyret med audiovisuelle informationssystemer i form af højttaleranlæg og elektronisk display, der som minimum kan vise næste station.

Siddepladserne skal omfatte et særligt afsnit, som er indrettet til 1. klasse. Højst 10% af siddepladserne må være på 1. klasse.

Siddepladserne skal være polstrede og nemme at rengøre. Sædebredden skal minimum være 450 mm og siddepladsinddelingen skal være mindst 1900 mm for sæder vendt imod hinanden og 900 mm for sæder i rækkeopstilling.

Der gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicapt toiletter, samt antallet af flexrum der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole.

Tabel 1. Passagerkomfort

| Siddepladser pr. togsæt* | | Min. Antal toiletter | Heraf min. antal handi-captotoiletter | Min. antal flexrum | Min. antal cykelpladser eller lignende |
|--------------------------|------------|----------------------|---------------------------------------|--------------------|--|
| Fra og med | Til og med | | | | |
| 1 | 125 | 1 | 1 | 1 | 7 |
| 126 | 250 | 2 | 1 | 1 | 14 |
| 251 | - | 3 | 2 | 2 | 21 |

*Eller pr. tog, hvis der er tale om et tog bestående af lokomotiv og vogne med indbyrdes gennemgang.

Toiletsystemerne skal være lukkede, således at toiletterne også kan anvendes under ophold på stationer.

Løbeegenskaberne målt ved Ride Comfort Index NmV skal målt efter ISO 2631 altid 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

5.1.2 Ind- og udstigningsforhold

Alle dørpartier skal være udstyret med lysarmaturer, der sikrer en god belysning ved ind- og udstigning.

Mindst 1 dørparti skal have ekstra brede døre med ind- og udstigning i niveau i forhold til en perronhøjde på 55-60 cm.

Fra dørpartiet skal der være adgang i niveau dels til en særlig passagerafdeling for kørestole, barnevogne og cykler og dels til mindst 1 handicaptoilet.

Dørlukning skal varsles med akustisk signal i mindst 5 sekunder.

5.2 Godkendelse af materiel

Inden Operatørens medbragte 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.

Det påhviler Operatøren at opnå disse godkendelser.

5.3 Miljøforhold (U)

For at minimere udledningen af røgemissioner skal det medbragte rullende materiel være konstrueret med elektrisk traktion.

Det medbragte rullende materiel må højst støje svarende til en togtypekorrektur på -7dB.

5.4 Køreegenskaber (U)

Køreegenskaberne vedrørende Operatørens medbragte rullende materiel skal have en sådan standard, at materiellet er i stand til at overholde den udbudte køreplan.

5.5 Alder

Materiellet skal være nyere og materieltypen skal være gennemprøvet i drift. Ved nyere materiel forstås materiel, der ved driftsstart ikke er ældre end 8 år.

5.6 Indbygning af ATC-anlæg og togradiosystem

En godkendelse af det rullende materiel til kørsel i den del af den udbudte togtrafik, der ikke krydser Øresund, kræver indbygning af dansk ATC-anlæg og togradiosystem.

Vejledning i indbygning af ATC-anlæg og togradiosystem ydes af Banedanmark.

Udgiften til indbygning af ATC-anlæg og togradiosystem, herunder indkøb eller leje af udstyr samt myndighedsgodkendelse, afholdes af Operatøren.

6 Vedligeholdelsesfaciliteter

I pkt. 6.4-6.6 informeres om lejeaftalernes væsentligste bestemmelser vedrørende leje af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter. Såfremt der måtte være modstrid mellem de i pkt. 6.4-6.6 anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastene i appendiks 3 og 4 har appendiks 3 og 4 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.

6.1 Eksisterende vedligeholdelsesfaciliteter

I tilknytning til Kontrakten kan DSB's værkstedsanlæg beliggende ved Svanemøllen station benyttes til vedligeholdelse af rullende materiel. Værkstedet, som er beliggende på adressen Strandvænget 22 på Østerbro i den nordøstlige del af København, betegnes "Helgoland".

Værkstedet består af 3 produktionsafsnit, A, B og C, beliggende i 2 eftersynshaller, benævnt "Remise 1" og "Remise 2" med tilhørende lagerfaciliteter, velfærds- og kontorlokaler. Produktionsafsnit A er indrettet med adskillige nagelfaste anlæg, som er nødvendige i forbindelse med håndtering af Øresundstogsæt. Produktionsafsnit B er indrettet således, at det både er egnet til håndtering af IR4- og Øresundstogsæt, medens det noget ældre produktionsafsnit C primært er indrettet med henblik på håndtering af IR4-togsæt.

6.2 Beskrivelse af eftersynshallerne på Helgoland

Remise 1, som rummer 2 ud af de i alt 3 produktionsafsnit (A og B), er indrettet med 6 værkstedsspor, benævnt spor 41 til 46. Produktionsafsnit A, som består af sporene 41 til 44 med en sporlængde på ca. 95 m, er indrettet med svingbar køreledning, gruppeløftere, søjleløftere, mobile arbejdsplatforme i taghøjde, 2 stk. 1 tons traverskraner samt en vareelevatør. Spor 44 er indrettet med grav, medens de øvrige 3 spor er indrettet med plant gulv. Produktionsafsnit B, som består af sporene 45 og 46 med en sporlængde på ca. 85 m, er ikke elektrificeret, men er til gengæld – i modsætning til de 2 øvrige produktionsafsnit - indrettet med en bogiesænker. I dette produktionsafsnit er der desuden mulighed for udskiftning af strømaftager, idet der er indrettet særlige arbejdsplatforme og kraner til formålet.

I forlængelse af remise 1 er der opsat 1 stk. 10 tons portalkran, som dækker alle sporene 41-46. Demonterede bogier og andre tunge komponenter kan således læses på såvel jernbanevogne som lastbiler for videre transport til mere specialiserede værksteder.

Remise 2, som udgør det tredje produktionsafsnit (C), er indrettet med 4 værkstedsspor, benævnt spor 47 til 50. Der kan i disse spor primært arbejdes på togsættens undervogn og inde i selve togsættet medens det ikke er muligt at udføre vedligeholdelsesarbejder på hverken bogier, hovedtransformer eller strømaftager.

Plantegninger over eftersynshallerne inkl. sporplaner og adgangsveje er tilgængelige i data-rummet, som appendiks 11.

6.3 Adgang til eksisterende vedligeholdelsesfaciliteter

Operatøren har mulighed for dels at leje produktionsafsnit A af DSB og dels at benytte produktionsafsnit B i samarbejde med DSB. Begge produktionsafsnit er beliggende i Remise 1.

I tilknytning til produktionsafsnittene har Operatøren desuden mulighed for at leje faciliteter til lager, personalevelfærd og kontor.

Herudover har Operatøren ikke adgang til at udføre vedligeholdelse af rullende materiel på DSB's bestående værksteder, med mindre en særlig aftale herom indgås mellem Operatøren og DSB.

6.4 Aftale om leje

Såfremt Operatøren måtte ønske at leje eller benytte de i pkt. 6.3 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 og 4 beskrevne vilkår.

Såfremt Operatøren vælger at leje vedligeholdelsesfaciliteterne i henhold til appendiks 3 har Operatøren ligeledes mulighed for at leje det udstyr som fremgår af appendiks 13. Ved lejeaftalens indgåelse meddeler Operatøren udlejer hvilket konkret udstyr man ønsker at leje. Operatøren har ret – og DSB pligt – til at indgå aftale på de i appendiks 13 beskrevne vilkår.

6.5 Lejeperiode

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 opnå en begrænset adgang til de af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter, som Operatøren måtte have indgået lejeaftale om fra driftsstart. Adgangsmuligheden gælder i en periode på op til 6 måneder før driftsstart, dog kun i weekender og på helligdage samt mandag-fredag i tidsrummet mellem kl. 20 og 05.

6.5.1 Overleveringsplan

For at sikre såvel en gradvis afvikling af DSB's aktiviteter som en gradvis etablering af Operatørens aktiviteter i det lejede produktionsafsnit, udarbejder Operatøren og DSB i fællesskab en overleveringsplan omfattende en periode på 1 måned op til driftsstart.

Overleveringsplanen skal på den ene side sikre DSB's muligheder for at afvikle nærværende trafikopgave til og med den sidste dag før driftsstart og på den anden side sikre Operatørens muligheder for at afvikle nærværende trafikopgave fra den

første dag efter driftsstart. DSB og Lejer har herved et fælles ansvar for at varetage begge parter interesser på en ligeværdig måde.

Overleveringsplanen skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.3 fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder inden driftsstart.

6.5.2 Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB

De af Operatøren indgåede aftaler med DSB i henhold til appendiks 3 og 4 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.

6.6 Pris for leje og benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter

Priserne for leje eller benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter fremgår af appendiks 10.

I forberedelsesperioden betales ikke leje for benyttelse af DSB's vedligeholdelsesfaciliteter.

6.7 Moms (U)

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

I pkt. 7.4-7.7 informeres om lejeaftalernes væsentligste bestemmelser vedrørende leje af DSB's klargøringsfaciliteter. Såfremt der måtte være modstrid mellem de i pkt. 7.4-7.7 anvendte formuleringer og teksten i lejeaftaleudkastene i appendiks 5-9 har appendiks 5-9 forrang. Trafikstyrelsen kan ikke gøres ansvarlig for eventuelle uoverensstemmelser ligesom Operatøren ikke kan gøre krav gældende mod Trafikstyrelsen i tilfælde heraf.

7.1 Eksisterende vaske- og forsyningsanlæg

I tilknytning til nærværende trafikopgave har Operatøren mulighed for at få adgang til DSB's forsyningsanlæg i Helsingør, på Helgoland og i Kastrup. Til alle 3 anlæg er der desuden tilknyttet et af DSB ejet vaskeanlæg til udvendig vask af rullende materiel.

Sporarealerne i forbindelse med vaske- og forsyningsanlæggene ejes dels af DSB og dels af A/S Øresund (ASØ), medens selve vaske- og forsyningsanlæggene ejes af DSB. Anlæggene i Helsingør og på Helgoland er i stor udstrækning tilpasset DSB's IR4- og Øresundstogsæt, medens dette ikke er tilfældet i Kastrup.

Ved brug af DSB's vaske- og forsyningsanlæg er Operatøren ansvarlig for, at de særlige forskrifter, der måtte gælde for betjening af de pågældende installationer og som udleveres af DSB, følges.

7.2 Beskrivelse af eksisterende klargøringsfaciliteter

7.2.1 Klargøring Helsingør

Helsingør er en lille klargøringsstation, som råder over et mindre antal opstillingsspor med faciliteter til udvendig vask, fækaliætømning, vandpåfyldning og forsyning med fremmednet samt velfærdsfaciliteter til personalet.

Vaskeanlægget er relativt lille, delvis åbent og derfor ikke egnet til anvendelse under vinterforhold. På grund af de eksisterende sporforhold kan der maksimalt køre 3 togsæt samlet gennem anlægget ad gangen og alle stammer skal rangeres tilbage gennem anlægget, når vasken er overstået. Anlægget har en gennemkørselhastighed på 2½ km/h og det varer ca. 15 min. at vaske et togsæt, hvortil kommer rangering til og fra anlægget.

Der er køreledning over alle spor. Sporarealet ejes af Banedanmark, medens bygninger og produktionsudstyr ejes af DSB.

Plantegninger over den eksisterende klargøringsstation inkl. vaskeanlæg, velfærdsfaciliteter, sporplaner og adgangsveje er tilgængelige i datarummet, som appendiks 12.

7.2.2 Klargøring Helgoland

På Helgoland findes et større areal beliggende mellem 1. og 2. hovedspor henholdsvis til og fra Helsingør, som anvendes til håndtering af klargøringsaktiviteter

og parkering af rullende materiel. På arealet forefindes et større antal opstillingsspor med faciliteter til udvendig vask, fækaliætømning, vandpåfyldning og forsyning med fremmednet samt velfærdsfaciliteter til personalet.

Vaskeanlægget er placeret i en lukket hal med mulighed for opvarmning og nedkøling af vognkassen og er derfor også egnet til anvendelse under alle vejrforhold. Hallen er forsynet med køreledning i sin fulde længde. Anlægget har en gennemkørselshastighed på 2½ km/h. Når der køres flere togsæt samlet gennem anlægget ad gangen, foregår dette gennem flere med- og modgående sporskifter.

Der er køreledning over alle spor. Sporarealet til klaringsaktiviteterne ejes dels af DSB og dels af Banedanmark, medens bygninger og produktionsudstyr alene ejes af DSB.

Der forefindes desuden faciliteter til fækaliætømning og vandpåfyldning på DSB's sporareal ved værkstedsbygningerne. Det er således muligt at servicere materiellet inden det køres til/fra værkstedet.

Der er etableret adgang mellem de 2 arealer via en gangtunnel under hovedsporet mod Helsingør.

I tilknytning til vaskeanlægget findes velfærds- og lagerlokaler.

Plantegninger over klaringsstationen inkl. sporplaner og adgangsveje er tilgængelige i datarummet, som appendiks 12.

7.2.3 Klargøring Kastrup

Klargøringshallen i Kastrup rummer 3 spor med forsyningsfaciliteter i form af brændolie-, fækalie- og vandstandere, fremmednet og trykluft samt spildriste med olieudskillere. Hallen er specielt indrettet til klaringsaktiviteter af DSB's dieseltog og er derfor heller ikke forsynet med køreledning. Til gengæld er der over alle 3 spor opsat udsugning for røggas fra dieselmotorerne, hvilket forhindrer opsætning af køreledning og passage af strømaftager. Selve hallen er i sin nuværende udformning ikke egnet til klaringsaktiviteter af IR4- og Øresundstogsæt.

Til gengæld er der mulighed for at opstille og rengøre IR4- og Øresundstogsæt på sporarealet nord for hallen (i retning mod Kastrup station), som er forsynet med køreledning. I spor 43 langs med hallen, som er forsynet med køreledning på 250 ud af i alt 360 m, vil det gennem en mindre tilpasning af anlæggene også være muligt at vandforsyne og fækaliætømme togsættene.

Sporarealet til klaringsaktiviteterne ejes dels af DSB og dels af A/S Øresund (ASØ), medens bygninger og produktionsudstyr alene ejes af DSB.

Vaskeanlægget er placeret i en lukket hal og er derfor også egnet til anvendelse under vinterforhold. Hallen har tidligere været forsynet med køreledning i sin fulde længde, men denne er blevet fjernet for at kunne erstatte de hængslede porte med rulleporte. I sin nuværende udformning kan vaskeanlægget kun anvendes til elektriske togsæt ved at disse trækkes gennem hallen med dieseltraktion.

I tilknytning til vaskeanlægget findes velfærds- og lagerlokaler.

Plantegninger over klargøringsfaciliteterne inkl. sporplaner og adgangsveje er tilgængelige i datarummet, som appendiks 12.

7.2.4 Opstillingsspor

Spor til opstilling af rullende materiel findes på dansk område på en række stationer. Hovedparten af disse spor ejes af Banedanmark. I Kastrup gælder det særlige forhold, at en del af sporanlæggene ejes af A/S Øresund (ASØ), men forvaltes af Banedanmark.

Generelt henvises der til Banedanmarks Netredegørelse for en nærmere oversigt og for så vidt angår sporanlæggene i Kastrup henvises der desuden til de i datarummet fremlagte oversigter over ejerforholdene. Der kan dog løbende ske ændringer i omfang og ejerforhold af de eksisterende anlæg.

Den endelige fordeling af den eksisterende sporkapacitet til opstilling af rullende materiel samt sporkapacitet i forbindelse med brug af klargøringsfaciliteter foretages på dansk område af Banedanmark. Procedurene herfor fremgår af Banedanmarks Netredegørelse.

For opstillingsspor ejet af Banedanmark betaler Operatøren en afgift som er fastsat i Trafikstyrelsens "Bekendtgørelse af satser for baneafgifter og for miljøtilskud til godstransport på jernbane", nr. 821 af 30. juni 2006, medens Operatørens betaling for brug af opstillingsspor, ejet af DSB, følger bestemmelserne i Trafikministeriets "Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer", nr. 560 af 21. juni 2000.

7.3 Adgang til DSB's vaske- og forsyningsanlæg

Adgangen for andre operatører end DSB til at benytte de eksisterende vaske- og forsyningsanlæg samt opstillingsspor ejet af DSB er fastlagt i Trafikministeriets "Bekendtgørelse om modtagepligt på stationer", nr. 560 af 21. juni 2000.

Operatøren har mulighed for at indgå aftale med DSB om leje af vaske- og forsyningsanlægget i Helsingør og inkl. faciliteter til velfærd og lager samt om benyttelse af vaske- og forsyningsanlæggene på Helgoland og i Kastrup inkl. velfærds- og lagerfaciliteter.

7.4 Aftale om leje eller benyttelse

Såfremt Operatøren måtte ønske at leje eller benytte de i pkt. 7.2 nævnte faciliteter til vask og forsyning 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 5-9 beskrevne vilkår. Der indgås én aftale for hvert anlæg Operatøren måtte ønske at leje eller benytte.

7.5 Lejeperiode

DSB's vaske- og forsyningsanlæg kan lejes for en periode, som svarer til den periode, hvori Operatøren har kontrakt på udførelsen af nærværende trafikopgave.

Operatøren har ikke adgang til DSB's vaske- og forsyningsanlæg under Forberedelsesperioden medmindre andet aftales særskilt med DSB.

7.5.1 Opsigelse af leje- og benyttelsesaftaler med DSB

De af Operatøren indgåede aftaler med DSB i henhold til appendiks 5-9 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.

7.6 Pris for leje og benyttelse af DSB's vaske- og forsyningsanlæg

Priserne for leje eller benyttelse af DSB's vaske- og forsyningsanlæg fremgår af appendiks 10.

Afregning af vand og elektricitet til forsyning af rullende materiel sker gennem Operatørens betaling af afgift for brug af det pågældende anlæg.

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 (U)

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.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 3, Rullende ma-
teriel***

Bilag 4

Operatørsamarbejde

September 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 2 | Samarbejdet | 4 |
| 2.1 | Samarbejde (U) | 4 |
| 2.2 | Mødepligt (U) | 4 |
| 2.3 | Trafikudøverskab (U) | 4 |
| 2.4 | Ansvar (U) | 5 |
| 3 | Betingelser for indgåelse af Samarbejdsaftalen | 6 |
| 3.1 | Pligt til at indgå Samarbejdsaftalen (U) | 6 |
| 3.2 | Pligt til at acceptere Udkast til Samarbejdsaftale (U) | 6 |
| 3.3 | Ansvar (U) | 6 |
| 3.4 | Håndhævelse af Samarbejdsaftalen (U) | 7 |
| 3.5 | Inddragelse af Trafikstyrelsen og Skånetrafiken (U) | 7 |
| 3.6 | Ændringer af Samarbejdsaftalen (U) | 7 |
| 3.7 | Rettidighed (U) | 7 |

Appendiks 1

Udkast til Samarbejdsaftale

1 Indledning

I dette bilag beskrives betingelserne for samarbejdet mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør.

Bilaget indeholder krav gældende for en samarbejdsaftale mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør (i det følgende benævnt "Samarbejdsaftale" eller "Samarbejdsaftalen"). Udkast til Samarbejdsaftalen vedlægges som appendiks 1 (herefter benævnt "Udkast til Samarbejdsaftale"). Udkast til Samarbejdsaftale er udarbejdet i en enslydende dansk og svensk tekst.

Bestemmelserne i dette bilag og det dertilhørende udkast til Samarbejdsaftale vil træde i kraft, uanset hvem der vinder Skånetrafikens udbud.

Et bilag tilsvarende dette bilag 4 findes ligeledes i Skånetrafikens trafikkontrakt. Skånetrafikens operatør pålægges dermed samme pligter over for Skånetrafikens, som Operatøren pålægges over for Trafikstyrelsen i henhold til dette bilag. Ligeledes pålægges Skånetrafikens operatør samme forpligtelser over for Operatøren, som Operatøren pålægges over for Skånetrafikens operatør.

2 Samarbejdet

Operatøropgaven skal løses i nær koordination med operatøropgaverne i Skånetrafikens trafikkontrakt. Det løbende samarbejde mellem Operatøren i Danmark og Skånetrafikens operatør i Sverige har en fremtrædende placering i det daglige virke.

Der må som minimum forudsættes et samarbejde på de områder, som omfattes af Udkast til Samarbejdsaftalen. For det nærmere indhold af de enkelte områder henvises til Udkastet til Samarbejdsaftalen, appendiks 1. Udkastet er udarbejdet på baggrund af erfaringer fra samarbejdet om Øresundstogtrafikken mellem DSB og SJ. Udkast til Samarbejdsaftale er udarbejdet på såvel dansk som svensk.

2.1 Samarbejde (U)

Operatøren skal etablere et samarbejde med Skånetrafikens operatør om Øresundstogtrafikken.

Udkast til regulering af samarbejdet findes i Udkast til Samarbejdsaftale.

2.2 Mødepligt (U)

Det skal påregnes, at der mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør, er behov for en selvstændig møderække til løbende drøftelse af forhold og dispositioner samt eventuelt iværksættelse af korrektioner hertil. Operatøren er forpligtet til at deltage i det omfang, det er nødvendigt, og til efter behov at tage initiativ til afholdelse af møder.

2.3 Trafikudøverskab (U)

Som følge af den integrerede Øresundstogtrafik og den tilhørende integrerede ressourceanvendelse (rullende materiel og personale) skal der mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør være aftalt en fordeling af det heraf følgende samlede ansvar for opfyldelse af de trafiksikkerhedsmæssige myndighedskrav i de to lande. Opfyldelsen af disse myndighedskrav skal samordnes med de to operatørers forhold til anden relevant lovgivning i de to lande og til indgåede overenskomster. Samlet betragtes dette som "Trafikudøverskab".

Operatøren betegnes som Trafikudøver for Øresundstogtrafikken i Danmark og har - uanset materielkonfiguration og bemandingskonstellation for de enkelte tog - det udførende ansvar for al Øresundstogtrafik på den danske side af territorialgrænsen. Grundlag herfor er Operatørens status som Jernbanevirksomhed i overensstemmelse med dansk lovgivning.

De to operatører har som følge af Trafikudøverskabet hver for sig for egen del ansvaret for, at det rullende materiel, der indsættes i Øresundstogtrafikken, er godkendt til trafik i såvel Sverige som Danmark, og at det kørende personale, som ind-

sættes i Øresundstogtrafikken, er uddannet og sikkerhedsklassificeret til at udføre tjeneste i såvel Danmark som Sverige.

Operatørens rullende materiel og personale udfører trafik i Sverige under Skånetrafikens operatørs Trafikudøverskab. Operatøren opretholder arbejdsgiveransvaret for sit personale.

Skånetrafikens operatørs rullende materiel og personale udfører trafik i Danmark under Operatørens Trafikudøverskab. Skånetrafikens operatør opretholder arbejdsgiveransvaret for sit personale.

2.4 **Ansvar (U)**

Uanset at en del af nærværende trafikopgaven udføres af personale ansat af Skånetrafikens operatør og/eller med materiel ejet og vedligeholdt af Skånetrafikens operatør, er Operatøren overfor Trafikstyrelsen ansvarlig for fejl eller mangler ved løsningen af trafikopgaven i Danmark, som skyldes dette forhold.

3 Betingelser for indgåelse af Samarbejdsaftalen

Udkastet til Samarbejdsaftalen er udarbejdet med den intention at kunne håndtere samarbejde og grænseflader med en, indtil kontrakttildeling, måske ukendt samarbejdspartner.

Aftaleudkastet indeholder regulering af væsentlige relationer mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør. Videre pålægges såvel Operatøren som Skånetrafikens operatør at acceptere aftaleudkastet, medmindre de to operatører kan blive enige om anden regulering. Visse punkter i Udkast til Samarbejdsaftale er dog obligatoriske for aftaleparterne, jf. nedenfor pkt. 3.2.

3.1 Pligt til at indgå Samarbejdsaftalen (U)

Operatøren skal indgå Samarbejdsaftalen med Skånetrafikens operatør. Pligten til at indgå Samarbejdsaftalen gælder, uanset hvem der måtte være Skånetrafikens operatør. Operatøren skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.10 senest 270 kalenderdage før driftsstart fremsende kopi af den indgåede Samarbejdsaftale til Trafikstyrelsen. Samarbejdsaftalen skal være underskrevet af såvel Operatøren som Skånetrafikens operatør.

3.2 Pligt til at acceptere Udkast til Samarbejdsaftale (U)

Operatøren er forpligtet til at acceptere det som appendiks 1 fremlagte Udkast til Samarbejdsaftale, medmindre Operatøren og Skånetrafikens operatør i enighed beslutter anden regulering.

Muligheden for ændret regulering gælder dog ikke de bestemmelser der i Udkast til Samarbejdsaftalen er markeret med (!) efter bestemmelsens nummer. Disse bestemmelser skal indskrives i uforandret form i den endelige Samarbejdsaftale, medmindre Trafikstyrelsen efterfølgende skriftligt frafalder dette krav. Operatøren må ligeledes ikke via andre bestemmelser eller andre aftaler modificere, indskrænke eller annullere bestemmelser som i Udkast til Samarbejdsaftalen er markeret med (!).

3.3 Ansvar (U)

Operatøren er, overfor Trafikstyrelsen, eneansvarlig for, at Samarbejdsaftalen indeholder den fornødne regulering samt efterleves i praksis. Dette gælder ligeledes etableringen af andre nødvendige samarbejdsrelationer mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør.

3.4 Håndhævelse af Samarbejdsaftalen (U)

Idet Trafikstyrelsen ikke er part i Samarbejdsaftalen, påhviler det Operatøren at forrestå håndhævelsen af denne. Alene i tilfælde, hvor Trafikstyrelsen udtrykkeligt i Samarbejdsaftalen er tildelt en rolle, kan Operatøren forvente, at Trafikstyrelsen vil agere.

3.5 Inddragelse af Trafikstyrelsen og Skånetrafiken (U)

Der kræves skriftligt accept fra både Trafikstyrelsen og Skånetrafiken, såfremt Operatøren og Skånetrafikens operatør ønsker at indskrive eller på anden måde inddrage Trafikstyrelsen og Skånetrafiken i Samarbejdsaftalen, undtagen hvor der udtrykkeligt fremgår af Udkast til Samarbejdsaftalen og nærværende kontrakt. Operatøren og Skånetrafikens operatør kan i henhold til Udkast til Samarbejdsaftale ved enighed forelægge uenigheder og tvister for Trafikstyrelsen og Skånetrafiken i fællesskab. Trafikstyrelsen og Skånetrafiken er i den forbindelse ikke forpligtet til at afgøre uenigheden eller tvisten.

I det omfang Operatøren i forbindelse med udarbejdelsen af Samarbejdsaftalen ønsker at forelægge spørgsmål for Trafikstyrelsen, kan der indledningsvis ske mundtlige drøftelser mellem parterne. Spørgsmål skal dog i deres endelige form fremsættes skriftligt. Trafikstyrelsen vil herefter forelægge spørgsmålene for Skånetrafiken.

3.6 Ændringer af Samarbejdsaftalen (U)

Under forudsætning af enighed mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør, har disse i såvel forberedelses- som driftsfasen ret til at ændre Samarbejdsaftalen. Ændringer af bestemmelser som i Udkast til Samarbejdsaftale er markederet med (!) må dog ikke ændres uden Trafikstyrelsens skriftlige accept. Trafikstyrelsen kan ikke uden rimelig begrundelse afvise en ændring af Samarbejdsaftalen.

Såfremt Samarbejdsaftalen under aftaleperioden ændres, er Operatøren forpligtet til uden ugrundet ophold at tilsende Trafikstyrelsen en kopi af den reviderede Samarbejdsaftale.

3.7 Rettidighed (U)

Pkt. 10.7 i Udkast til Samarbejdsaftale skal udformes i fællesskab af Operatøren og Skånetrafikens operatør. Operatøren og Skånetrafikens operatør skal som minimum udforme en regulering, der indebærer en stillingtagen til følgende:

1) Behov for økonomisk afregning mellem parterne knyttet til overlevering af Rettidighed til den anden part ved grænsepassage, samt eventuelle regler for økonomisk afregning.

2) Behov for økonomisk afregning mellem parterne knyttet til hvilken "Operatør Rettidighed" tog, opereret af Operatøren, leverer på strækningen Landegrænsen-Malmø, og hvilken "Operatør Rettidighed" tog, opereret af Skånetrafikens opera-

tør, leverer på strækningen Landegrænsen-København H, samt eventuelle regler for økonomisk afregning. Operatøren og Skånetrafikens operatør er ikke begrænset til alene at udforme den nødvendige regulering i pkt. 10.7. En fortløbende nummerering kan anvendes hertil.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 4, Operatørsam-
arbejde***

Bilag 4
Appendiks 1
Udkast til Samarbejdsaftale

September 2006

Samarbejdsaftale/ Samarbetsavtal

Mellem/mellan

•••

**(følgende benævnt/i det följande benämnd "A")
[operatør/operatör i Trafikstyrelsens Trafikkontrakt]**

og/och

•••

**(følgende benævnt/i det följande benämnd "B")
[operatør/operatör i Skånetrafikens Trafikkontrakt]**

**(hver for sig benævnt Part og i fællesskab benævnt Parterne/var
för sig benämnd Part och gemensamt benämnda Parterna)**

om

**Koordinering af Øresundstogtrafikken/ Koordinering av Öre-
sundstågstrafiken**

1 Baggrund

1.1

Mellem Trafikstyrelsen (følgende benævnt "TS") og **A** er der indgået en Trafikkontrakt om Øresundstogtrafikken og regionaltogtrafikken på Kystbanen mellem Helsingør og nationsgrænsen på den faste Øresundsforbindelse.

På tilsvarende vis er der indgået en Trafikkontrakt mellem Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Kalmar Länstrafik AB, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken AB og Västtrafik AB (følgende i fællesskab benævnt "ST") og **B** vedrørende ansvar for planlægning og drift af Øresundstogtrafikken i nævnte trafikhovedmænds län fra nationsgrænsen. Trafik udenfor Skåne indgår som optioner, hvilke kan udløses under kontraktstiden.

TS og ST benævnes i fællesskab "Trafikkøberne".

1.2

Med Øresundstogtrafikken anses i denne Samarbejdsaftale al trafik på linier, som omfattes af trafikkontrakten mellem **TS** og **A** samt mellem **ST** og **B**, og som passerer Øresundsforbindelsen. Villkår for Parternes rettigheder og forpligtelser i punkt 8 og 11 omfatter dog al trafik med Øresundstog (X31, ET og togsæt som erstatter dette) i Danmark respektive Sverige, uanset om disse togsæt ikke passerer Øresundsforbindelsen.

1 Bakgrund

1.1

Mellan Trafikstyrelsen (i det följande benämnd "TS") och **A** har det ingåtts ett Trafikkontrakt om Öresundstågstrafiken och regionalstågstrafiken på Kystbanen mellan Helsingør och nationsgränsen på den fasta Öresundsförbindelsen.

På motsvarande sätt har det ingåtts ett Trafikkontrakt mellan Skånetrafiken, Blekingetrafiken AB, Kalmar Länstrafik AB, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken AB och Västtrafik AB (i det följande gemensamt benämnda "ST") och **B** rörande ansvar för planering och drift av Öresundstågstrafiken i nämnda trafikhuvudmäns län från nationsgränsen. Trafik utanför Skåne ingår som optioner vilka kan utlösas under kontraktstiden.

TS och ST benämns gemensamt för "Trafikköparna".

1.2

Med Öresundstågstrafiken avses i detta samarbetsavtal all trafik på linjer, som omfattas av trafikkontraktet mellan **TS** och **A** samt mellan **ST** och **B**, och som passerar Öresundsförbindelsen. Villkor för Parternas rättigheter och skyldigheter i punkt 8 och 11 omfattar dock all trafik med Öresundståg (X31, ET och tågsätt som ersätter dessa) i Danmark respektive Sverige oavsett om dessa tågsätt inte passerar Öresundsförbindelsen.

2 Puljeprincippet

2.1 (!)

Øresundstogtrafikken i Danmark og Sverige skal udgøre et sammenhængende trafiksystem.

2.2

Øresundstogtrafikken skal udføres i henhold til det så kaldte Puljeprincip. Puljeprincippet indebærer følgende:

- Øresundstog (litra X31 og ET) er bygget til at kunne køre i Sverige, Danmark og på den faste Øresundsforbindelse. Samtlige togsæt som **TS** og **ST** stiller til **A's** og **B's** rådighed skal anvendes i begge lande. Togsæt som udfører trafik i Danmark og derefter krydser Øresund, skal derved som udgangspunkt fortsætte og trafikere de svenske linjer og ikke direkte returnere til Danmark. På tilsvarende vis skal togsæt, som anvendes i Sverige og som krydser Øresund, fortsætte og trafikere de danske linjer. Et togsæt skal derved i princippet, så længe det kan motiveres af planlægnings- og omløbshensyn, i Øresundstogtrafikken trafikere linjerne Helsingør - København - Malmö og videre til Karlskrona/Växjö/Kalmar/Göteborg samt tilbage til Helsingør. Gennem puljeprincippet kan drifts- og værkstedsreserver optimeres ved at Parterne samarbejder i spørgsmål om placering og udnyttelse af reserver.
- Ud fra et vedligeholdelsessynspunkt skal Parterne så langt som muligt betragte både danske og svenske Øresundstogsæt som indgående i en og samme materielpulje. Parternes udførelse af vedligeholdelse skal samkøres så langt som muligt for at skabe en omkostnings- og driftseffektiv vedligeholdelsesorganisation for hele den dansk-svenske flåde af Øresundstogsæt.
- Som en følge af Puljeprincippet skal også **A's** og **B's** lokofører- og ombordpersonale som minimum kunne udføre trafik mellem København og Malmö. **A's** respektive **B's** personale skal, såfremt det er hensigtsmæssigt, også kunne anvendes til anden Øresundstogtrafik i den anden Parts land.

2 Puljeprincipen

2.1 (!)

Øresundstågstrafiken i Danmark och Sverige skall utgöra ett sammanhängande trafiksystem.

2.2

Øresundstågstrafiken skall utföras enligt den så kallade Puljeprincipen. Puljeprincipen innebär följande:

- Øresundståg (littera X31 och ET) är byggda för att kunna köra i Sverige, Danmark och på den fasta Øresundsforbindelsen. Samtliga tågsätt som **TS** och **ST** ställer till **A:s** och **B:s** förfogande skall användas i båda länderna. Tågsätt som utför trafik i Danmark och därefter korsar Øresund skall därvid som utgångspunkt fortsätta och trafikera de svenska linjerna och inte direkt återvända till Danmark. På motsvarande sätt skall tågsätt som används i Sverige och korsar Øresund fortsätta och trafikera de danska linjerna. Ett tågsätt skall därvid i princip, så länge det kan motiveras av planerings- och omloppshänsyn, i Øresundstågtrafikera trafikera linjerna Helsingør - København - Malmö och vidare till Karlskrona/Växjö/Kalmar/Göteborg samt tillbaka till Helsingør. Genom puljeprincipen kan drifts- och verkstadsreserver optimeras genom att Parterna samarbetar i frågor om placering och utnyttjande av reserver.
- Ur underhållssynpunkt skall Parterna så långt som möjligt betrakta både danska och svenska Øresundstågsätt som ingående i en och samma fordonsflotta. Parternas utförande av underhåll skall samordnas så långt som möjligt för att skapa en kostnads- och driftseffektiv underhållsorganisation för hela den dansk-svenska flottan av Øresundstågsätt.
- Som en följd av Puljeprincipen skall även **A:s** och **B:s** lokförar- och ombordpersonal som minimum kunna utföra trafik mellan Köpenhamn och Malmö. **A's** respektive **B:s** personal skall, om så är ändamålsenligt, även kunna användas till annan Øresundstågstrafik i den andre Partens land.

3 Formål

3.1 (!)

Denne aftale har til formål at regulere Parternes udveksling af tjenester med baggrund i de trafikkontrakter, Parterne har indgået med henholdsvis **TS** og **ST**. Gennem et veludviklet samarbejde kan Parterne sikre, at Øresundstogtrafikken over nationsgrænsen mellem Danmark og Sverige kommer til at drives effektivt og med samme omsorg og kvalitet som trafikken på de indenlandske strækninger, som er omfattet af de respektive Trafikkontrakter.

3 Syfte

3.1 (!)

Detta avtal syftar till att reglera Parternas utbyte av tjänster mot bakgrund av de trafikkontrakt Parterna slutit med **TS** respektive **ST**. Genom ett välutvecklat samarbete kan Parterna säkerställa att Öresundstågstrafiken över nationsgränsen mellan Danmark och Sverige kommer att bedrivas effektivt och med samma omsorg och kvalitet som trafiken på de inländska sträckorna som omfattas av de respektive Trafikkontrakten.

4 Køreplan- og Produktionsplanlægning

Helhedssyn i planlægning

4.1 (!)

Parterne er enige om, at den køreplanlægning samt planlægning for anvendelse af rullende materiel og indsats af kørende personale, som **A** udfører for trafikken i Danmark, og **B** udfører for trafikken i Sverige, tillige skal ses i en helhed, som Parterne påtager sig et fælles ansvar for.

Rapportering

4.2

Parterne skal i fællesskab foretage rapportering til Trafikkøberne af passagerantal for strækningen København H. – Malmø. På hver af delstrækningerne 1) København H. – Ørestad, 2) Kastrup – Malmø Syd/Hyllie og 3) Malmø C – Malmø Syd/Hyllie foretager Parterne tællinger, som sikrer, at alle afgangene på alle ugedage tælles mindst én gang pr. måned. Tællingerne skal rapporteres én gang pr. måned, hver den 10. i den efterfølgende måned.

4.3

Parterne skal i fællesskab til Trafikkøberne rapportere beregninger af den realiserede gennemsnitlige belægningsgrad, angivet i procent, for hver enkelt togafgang for hver enkelt ugedag i de senest forløbne hele 3 måneder. Beregningerne opgøres for hver af de ovennævnte delstrækninger og rapporteres hver den 10. i den efterfølgende måned.

Parts egen planlægning

4.4

A udfører køreplansplanlægning og anden produktionsplanlægning for trafikken inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med krav fastsat i Trafikkontrakten med **TS**.

4.5

B udfører køreplansplanlægning og anden produktionsplanlægning inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med krav fastsat i Trafikkontrakten med **ST**.

Et sammenhængende forslag til Normalkøreplan

4.6 (!)

Parterne skal i supplement til egen planlægning ved fælles foranstaltning udarbejde et samlet forslag til Normalkøreplan for Øresundstogtrafikken for hver årlig køreplanperiode i kontraktperioden.

4.7

4 Tidtabells- og Produktionsplanering

Helhetssyn i planeringen

4.1 (!)

Parterne är eniga om, att den tidtabellsplanering och planering av användning av Fordon och insatser av lokförar- och ombordpersonal, som **A** utför för trafikken i Danmark, och **B** utför för trafikken i Sverige, tillika skall ses i en helhet, som Parterna åtar sig ett gemensamt ansvar för.

Rapportering

4.2

Parterna skall gemensamt genomföra rapportering till Trafikköparna av passagerarantal för sträckan København H. – Malmö. På varje delsträcka 1) København H. – Ørestad, 2) Kastrup – Malmö Syd/Hyllie och 3) Malmö C – Malmö Syd/Hyllie företar Parterna räkningar som säkerställer att alla avgångar på alla veckodagar räknas minst en gång per månad. Räkningarna skall rapporteras en gång per månad, varje den 10:e i den följande månaden.

4.3

Parterna skall gemensamt till Trafikköparna rapportera beräkningar av den realiserade genomsnittliga belägningsgraden, angiven i procent, för varje enskild tågavgång för varje enskild veckodag i de senaste gångna hela 3 månaderna. Beräkningarna utförs för var och en av de ovan nämnda delsträckorna och rapporteras varje den 10:e i den följande månaden.

Parts egen planering

4.4

A utför tidtabellsplanering och annan produktionsplanering för trafiken inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med krav fastställda i Trafikkontraktet med **TS**.

4.5

B utför tidtabellsplanering och annan produktionsplanering inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med de krav som fastställts i Trafikkontraktet med **ST**.

Ett sammanhängande förslag till Tidtabell

4.6 (!)

Parterna skall som komplement till sin egen planering genom gemensamma åtgärder utarbeta ett samlat förslag till Tidtabell för Öresundstågstrafiken för varje årlig tidtabellsperiod under kontraktperioden.

Forslag til Normalkøreplan skal forelægges Trafikkøberne til godkendelse senest tre måneder før ansøgning om kapacitet skal indgives til infrastrukturforvalterne. Såfremt **A** og **B** ikke skal ansøge om kapacitet på samme tidspunkt, gælder fristen i forhold til den Part der skal ansøge først.

4.8

A er endeligt ansvarlig for at indhente **TS**'s godkendelse ligesom **B** er endeligt ansvarlig for at indhente **ST**'s godkendelse af Normalkøreplan.

4.9

Inden forelæggelsen for Trafikkøberne skal Parterne Trafikkøberne skal Parterne have afhandlet forslag til Normalkøreplan foreløbig med henholdsvis Banedanmark og Banverket. **A** er endeligt ansvarlig for afhandling hos Banedanmark og **B** er endeligt ansvarlig for afhandling hos Banverket.

4.10

Forslag til Normalkøreplan skal udarbejdes ud fra kriterier for rettidigheds- og robusthedstillæg, som er aftalt med Trafikkøberne og godkendt af Banedanmark henholdsvis Banverket.

Særkøreplan og Nødkøreplan

4.11 (!)

Parterne udarbejder gensidigt forpligtende og koordinerede Særkøreplaner, der tager højde for trafikomlægninger som følge af infrastrukturarbejder eller lignende. Nævnte forslag skal udarbejdes i samarbejde med henholdsvis Banedanmark og Banverket.

4.12 (!)

I forbindelse med forslag til Normalkøreplan skal Parterne endvidere udarbejde eller opdatere gensidigt forpligtende og koordinerede Trafikale Beredskabsplaner, herunder Nødkøreplaner for behov som følge af pludseligt indtrædende omstændigheder, der påvirker den Øresundsoverskridende trafik. Nævnte forslag skal udarbejdes i samarbejde med henholdsvis Banedanmark og Banverket.

4.13 (!)

Såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Parterne om et forslag i henhold til pkt. 4.6, 4.11 og 4.12 kan op til tre forslag forelægges **TS** og **ST** i fællesskab. **TS** og **ST** vil herefter træffe beslutning om hvilket forslag der skal benyttes i den videre proces.

Planlægning af erstatningstransport

4.14 (!)

Som supplement til henholdsvis punkt 4.11 og 4.12 skal Parterne endvidere udarbejde gensidigt forpligtende og koordinerede planer for sikring af erstat-

4.7

Forslag till Tidtabell skall föreläggas Trafikköparna för godkännande senast tre månader före ansökning om kapacitet skall inges till infrastrukturförvaltarna. Om **A** och **B** inte skall ansöka om kapacitet vid samma tidpunkt, gäller fristen i förhållande till den Part som först skall ansöka.

4.8

A är slutligt ansvarig för att inhämta **TS**:s godkännande liksom **B** är slutligt ansvarig för att inhämta **ST**:s godkännande av Tidtabell.

4.9

Innan föreläggandet för Trafikköparna skall Parterna ha avhandlat förslag till Tidtabell tills vidare med Banedanmark respektive Banverket. **A** är slutligt ansvarig för avhandling med Banedanmark och **B** är slutligt ansvarig för avhandling med Banverket.

4.10

Forslag till Tidtabell skall utarbetas utifrån de kriterier för punktlighets- och robusthetstillägg, som är avtalade med Trafikköparna och godkända av Banedanmark respektive Banverket.

Särskild tidtabell och Tillfällig tidtabell

4.11 (!)

Parterna utarbetar ömsesidigt förpliktande och koordinerade Särskilda tidtabeller som tar hänsyn till trafikomläggningar till följd av infrastrukturarbeten och liknande. Nämnda förslag skall utarbetas i samarbete med Banedanmark respektive Banverket.

4.12 (!)

I samband med förslag till Tidtabell skall Parterna dessutom utarbeta eller uppdatera ömsesidigt förpliktande och koordinerade Trafikala Beredskapsplaner, bland annat Tillfälliga tabeller för behov till följd av plötsligt inträffade omständigheter, som påverkar den Öresundskorsande trafiken. Nämnda förslag skall utarbetas i samarbete med Banedanmark respektive Banverket.

4.13 (!)

Om det inte kan uppnås enighet mellan Parterna om ett förslag enligt punkt 4.6, 4.11 och 4.12 kan upp till tre förslag föreläggas **TS** och **ST** gemensamt. **TS** och **ST** kommer därefter att träffa beslut om vilket förslag som skall användas i den vidare processen.

Planering av ersättningstrafik

4.14 (!)

Som supplement till punkt 4.11 respektive 4.12 skall

ningsbefordring i nødvendigt omfang med bus eller taxi i den Øresundsoverskridende trafik i tilfælde af planlagte eller ikke planlagte driftsforstyrrelser.

Materielomløbsplaner

4.15

Med afsæt i forslag til Normalkøreplan og på basis af gensidigt aftalte planlægningsprincipper skal Parterne udarbejde en samlet Materielomløbsplan.

4.16

Planen skal baseres på de af Trafikkøberne fastsatte belægningskriterier og krav til robusthed samt omfatte de drifts- og værkstedsreserver, som Parterne hver for sig har forudsat i deres planlægning.

4.17

Materielomløbsplanen skal tillige indbefatte udsving i efterspørgslen i forbindelse med sæsonudsving, højtider og lignende.

4.18

Parterne aftaler indbyrdes om tidsfrister og terminer for udfærdigelse af samlet Materielomløbsplan og samlet Turfordeling for personale

4.19

Såfremt Trafikkøberne, Materielleverandøren eller Materielejerne kræver, at togsæt skal gennemgå ombygninger eller opgraderinger, eller såfremt togsæt udgår af trafikken for en længere tid som følge af haveri, skal Parterne i fællesskab finde forslag til hvordan den reducerede togsætflåde skal disponeres.

Økonomisk godtgørelse

4.20

Der er ikke mellem Parterne forbundet nogen form for økonomisk godtgørelse med tiltagene under punkt 4.

Parterna dessutom utarbeta ömsesidigt förpliktande och koordinerade planer för säkerställande av ersättningsbefordran i nödvändig omfattning med buss eller taxi i den Öresundskorsande trafiken i händelse av planerade eller oplanerad driftsstörningar.

Fordonsomloppsplaner

4.15

Med utgångspunkt i förslag till Tidtabell och på grundval av gemensamt avtalade planlägningsprinciper skall Parterna utarbeta en samlad Fordonsomloppsplan.

4.16

Planen skall baseras på de av Trafikköparna fastställda belägningskriterierna och krav på robusthet och omfatta de drifts- och verkstadsreserver, som Parterna var för sig har förutsatt i sin planering.

4.17

Fordonsomloppsplanen skall tillika innefatta förändringar i efterfrågan i samband med säsongförändringar, högtider och liknande.

4.18

Parterna avtalar inbördes om tidsfrister och tidsperioder för utfärdande av samlad Fordonsomloppsplan och samlad Turfordelning för personalen.

4.19

Om Trafikköparna, Fordonsleverantören eller Fordonsägarna kräver att tågsätt skall genomgå ombyggnad eller uppgradering eller om tågsätt utgår ur trafik för en längre tid till följd av haveri, skall Parterna gemensamt finna förslag till hur den reducerade tågsättsflottan skall disponeras.

Økonomisk ersättning

4.20

Det finns inte mellan Parterna någon form av ekonomisk ersättning förbunden med åtaganden under punkt 4.

5 Lokomotivførerpersonele

Hovedprincipper

5.1 (!)

Som følge af den integrerede grænseoverskridende Øresundstogtrafik er Parterne enige om, at planlægning og øvrige forhold, herunder regler for gensidig afregning, skal være aftalt på en sådan måde, at Parternes personale kan udføre tjeneste i Øresundstogtrafikken med optimal kvalitet og effektivitet.

5.2

Hver Part står inde for, at der, i henhold til lovkrav og de respektive Trafikkontrakter, er lokomotivførerpersonele i påkrævet omfang til rådighed for gennemførelse af Øresundstogtrafikken.

Partens egen planlægning

5.3

A udfører planlægning af lokomotivførerydelser inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med vilkår fastsat i Trafikkontrakten med **TS**, ligesom **B** udfører planlægning af lokomotivførerydelser inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med vilkår fastsat i Trafikkontrakten med **ST**.

Fælles turfordeling

5.4 (!)

Parterne foretager i fællesskab én gang årligt forud for køreplansskifte en sammenkobling af de udarbejdede planer for lokomotivførerydelser til en fælles turfordeling for Øresundstogtrafikken med grundlag i en fordelingsnøgle for personaleanvendelsen.

5.5

Fordelingsnøglen baseres på kørselsomfanget i Øresundstogtrafikken efter præsterede togminutter i Danmark og Sverige beregnet ud fra Normalkøreplanen. Den fælles turfordeling skal omfatte alle lokomotivførerture, som enten helt eller delt udfører Øresundstogtrafik.

5.6

Parterne er enige om de geografiske grænsepunkter for indsættelse af anden Parts lokomotivførerpersonele til udførelse af egen trafik. Grænsepunkterne er som minimum København H for **B**'s personale og Malmö C for **A**'s personale.

5.7

Parterne aftaler indbyrdes om tidsfrister og tidsterminer for udfærdigelse af den fælles turfordeling for

5 Lokförarpersonal

Huvudprincipper

5.1 (!)

Till följd av den integrerade gränsöverskridande Öresundstågstrafiken är parterna överens om att planering och övriga förhållanden, innefattande regler för ömsesidig avräkning, skall vara överenskomna på sådant sätt, att Parternas personal kan utföra tjänst i Öresundstågstrafiken med bästa möjliga kvalitet och effektivitet.

5.2

Varje part ansvarar för att det i överensstämmelse med lagkrav och respektive Trafikkontrakt, ställs lokförarpersonal i nödvändig omfattning till rådighet för genomförande av Öresundstågstrafiken.

Partens egen planering

5.3

A utför planering av lokförartjänster inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med villkor fastlagda i Trafikkontraktet med **TS**, liksom **B** utför planering av lokförartjänster inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med villkor fastlagda i Trafikkontraktet med **ST**.

Gemensam turfordelning

5.4 (!)

Parterna utför gemensamt en gång per år före tidtabellsskifte en sammankoppling av de utarbetade planerna för lokförartjänster till en gemensam turfordelning för Öresundstågstrafiken på grundval av en fördelningsnyckel för personalanvändningen.

5.5

Fördelningsnyckeln baseras på omfattningen av tågdriften i Öresundstogstrafiken enligt presterade tågminuter i Danmark och Sverige beräknade enligt Normaltidtabellen. Den gemensamma turfordelningen skall omfatta alla lokförarturer som antingen helt eller delvis utför Öresundstågstrafik.

5.6

Parterna är eniga om de geografiska gränspunkterna för insättande av andra partens lokförarpersonal för utförande av egen trafik. Gränspunkterna är som minimum København H för **B**'s personal och Malmö C för **A**'s personal.

lokomotivpersonale.

Økonomisk godtgørelse

5.8

Der finder afregning sted mellem **A** og **B** i forhold til gensidigt præsteret kørselsomfang i Øresundstogtrafikken opgjort som antal lokomotivførerminutter. Udført arbejdstid i Sverige for personale tilhørende **A** skal derved anses for ligeværdig med udført arbejdstid i Danmark for personale tilhørende **B**.

5.9

Hvis der ved afslutningen af hver køreplansperiode er en difference, i henhold til det præsterede, jf. pkt. 5.8, skal den Part, som har udført en overproduktion, kompenseres i henhold til reglerne i punkt 5.10 – 5.13.

5.10

Der beregnes og fastsættes mellem **A** og **B** satser for afregning én gang pr. køreplansperiode i form af en for såvel **A** som **B** forud for køreplansperioden beregnet forventet gennemsnitlig omkostning pr. præsteret lokomotivførerminut for egen del i den samlede Øresundstogtrafik. Beregningen baseres på de udarbejdede turplaner for lokomotivførerydelser i overensstemmelse med vilkår herfor fastsat i de respektive Trafikkontrakter.

5.11

A og **B** beregner hver for sig en samlet forventet lokomotivføreromkostning, hvori medtages omkostningen for alle lokomotivførerture, som enten helt eller delt skal udføre Øresundstogtrafik:

Omkostningselementer er løn, inkl. godtgørelse for overarbejde, feriegodtgørelse, pensionsbidrag, sociale omkostninger samt øvrige direkte og indirekte personaleomkostninger, såsom omkostninger til uddannelse udover grunduddannelse, uniformering og forsikringer.

5.12

A's henholdsvis **B**'s forventede omkostning pr. lokomotivførerminut beregnes som samlet forventet omkostning, jf. punkt 5.11, for henholdsvis **A** og **B** delt med forventet antal lokomotivførerminutter for pågældende Part. I opgørelsen af forventet antal lokomotivførerminutter medtages alle lokomotivførerture, som enten helt eller delt udfører Øresundstogtrafik. Beregningen forelægges for og godkendes af den anden Part. Beregningen skal revideres af begge Parter en gang årligt før et nyt køreplanår.

Satser for afregning er de beregnede forventede omkostninger pr. lokomotivførerminut. Den overproducerende Part modtager afregningen i egen valuta.

5.7

Parterne avtalar inbördes om tidsfrister och tidsperioder för utfärdande av den gemensamma turfördelningen för lokförarpersonal.

Økonomisk ersättning

5.8

Det sker en avräkning mellan **A** och **B** i förhållande till ömsesidigt presterad omfattningen av tågdriften i Öresundstågstrafiken räknad som antal lokförarminuter. Utförd arbetstid i Sverige för personal tillhörande **A** skall därvid anses som likvärdig med utförd arbetstid i Danmark för personal tillhörande **B**.

5.9

Om det vid avslutningen av varje tidtabellsperiod finns en differens, med avseende på det presterade, jfr punkt 5.8, skall den Part som har utfört en överproduktion kompenseras i enlighet med reglerna i punkt 5.10 – 5.13.

5.10

Det beräknas och fastställs mellan **A** och **B** satser för avräkning en gång per tidtabellsperiod i form av en för såväl **A** som **B** före tidtabellsperioden beräknad förväntad genomsnittlig kostnad per presterad lokförarminut för egen del i den samlade Öresundstågstrafiken. Beräkningen baseras på de utarbetade turplanerna för lokförarprestationer i överensstämmelse med villkor härför fastställda i respektive trafikkontrakt.

5.11

A och **B** beräknar var för sig en samlad förväntad lokförarkostnad, vari medtas kostnader för alla lokförarturer, som antingen helt eller delvis skall utföra Öresundstågtrafik:

Kostnadsslag är lön inklusive ersättning för overtidsarbete, semesterersättning, pensionsavsättningar, sociala avgifter samt övriga direkta eller indirekta personalkostnader, såsom kostnader för utbildning utöver grundutbildning, uniformering och försäkringar.

5.12

A:s respektive **B**:s förväntade kostnad per lokförarminut beräknas som en samlad förväntad kostnad, jfr punkt 5.11, för **A** respektive **B** delad med förväntat antal lokförarminuter för ifrågavarande Part. I sammanställningen av förväntat antal lokförarminuter medtas alla lokförarturer som antingen helt eller delat utför Öresundstågstrafiken. Beräkningen föreläggs för och godkänns av den andra Parten. Beräkningen skall av båda Parter

5.13

Differencen, der efter punkt 5.9 skal afregnes til den overproducerende Part, opgøres efter de af Parterne hver for sig i Øresundstogtrafikken faktisk præstere-de antal lokomotivførerminutter gange den aktuelle sats, jf. punkt 5.12. Afregning sker årligt efter køre-plansperiodens afslutning. Betaling skal falde ved udgangen af den følgende kalendermåned efter, at afregningen er sket til den valutakurs som gælder på betalingsdagen.

revideras en gång årligen före ett nytt tidtabellsår. Satsen för avräkning är de beräknade förväntade kostnaderna per lokförarminut. Den överproducerande Parten erhåller avräkning i sin egen valuta.

5.13

Differensen, som enligt punkt 5.9 skall avräknas till den överproducerande Parten, beräknas efter de av Parterna var för sig i Öresundstågstrafiken faktiskt utförda antalet lokförarminuter gånger den aktuella satsen, jfr punkt 5.12. Avräkning sker årligen efter tidtabellsperiodens slut. Betalning skall erläggas vid utgången av den följande kalendermånaden efter att avräkningen företagits till den valutakurs som gäller på betalningsdagen.

6 Ombordpersonale/Togpersonale

Hovedprincip

6.1 (!)

Som en følge af den integrerede grænseoverskridende trafik er Parterne enige om, at planlægning og øvrige forhold, herunder servicekrav og regler for gensidig afregning, skal være aftalt på en sådan måde, at Parternes personale kan udføre tjeneste i denne trafik med optimal kvalitet og effektivitet.

6.2

Hver Part står inde for, at der, i henhold til lovkrav og de respektive Trafikkontrakter, er ombordpersonale/togpersonale i påkrævet omfang til rådighed for gennemførelse af Øresundstogtrafikken.

Partens egen planlægning

6.3

A udfører planlægning af ombordpersonaleydelser inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med vilkår fastsat i Trafikkontrakten med **TS**, mens **B** udfører planlægning af ombordpersonale inden for eget trafikeringsområde i overensstemmelse med vilkår fastsat i Trafikkontrakten med **ST**.

Fælles turfordeling

6.4 (!)

Parterne foretager i fællesskab én gang årligt forud for køreplansskifte en sammenkobling af de udarbejdede planer for ombordpersonale-/ togpersonaleydelser til en fælles turfordeling for Øresundstogtrafikken med grundlag i en fordelingsnøgle for personaleanvendelsen.

6.5

Fordelingsnøglen er baseret på kørselsomfanget i Øresundstogtrafikken efter præsterede togsætminutter i Danmark og Sverige beregnet ud fra Normalkøreplan.

6.6

Parterne er enige om de geografiske grænsepunkter for indsættelse af anden Parts ombordpersonale/togpersonale i egen trafik. Grænsepunkterne er som minimum København H for **B**'s personale og Malmö C for **A**'s personale

6.7

Parterne aftaler indbyrdes om tidsfrister og tidsterminer for udfærdigelse af den fælles turfordeling for ombordpersonale /togpersonale.

Økonomisk godtgørelse

6.8

6 Ombordpersonal/Tågpersonal

Huvudprincip

6.1 (!)

Till följd av den integrerade gränsöverskridande trafiken är Parterna eniga om, att planering och övriga förhållanden, innefattande servicekrav och regler för ömsesidig avräkning, skall vara avtalade på ett sådant sätt, att Parternas personal kan utföra tjänst i denna trafik med optimal kvalitet och effektivitet.

6.2

Varje part ansvarar för att det enligt lagkrav och respektive Trafikkontrakt ställs ombordpersonal/tågpersonal till förfogande i nödvändig omfattning för genomförande av Öresundstågstrafiken.

Partens egen planering

6.3

A utför planering av ombordtjänster inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med villkor fastställda i Trafikkontraktet med **TS**, medan **B** utför planering av ombordpersonal inom sitt eget trafikeringsområde i överensstämmelse med villkor fastställda i Trafikkontraktet med **ST**.

Gemensam turfordelning

6.4 (!)

Parterna företar gemensamt en gång årligen före tidtabellsskifte en sammankoppling av de utarbetade planerna för ombordpersonal- / tågpersonaltjänster till en gemensam turfordelning för Öresundstågstrafiken på grundval av en fördelningsnyckel för personalanvändningen.

6.5

Fördelningsnyckeln baserar sig på omfattningen av tågdriften i Öresundstågstrafiken enligt presterade tågsättsminuter i Danmark och Sverige beräknade enligt Tidtabell.

6.6

Parterna är eniga om de geografiska gränspunkterna för insättandet av andra Partens ombordpersonal/tågpersonal i egen trafik. Gränspunkterna är som minimum København H för **B**:s personal och Malmö C för **A**:s personal.

6.7

Parterna avtalar inbördes om tidsfrister och tidsperioder för utfärdande av den gemensamma turfordelningen för ombordpersonal/tågpersonal.

Der finder afregning sted mellem **A** og **B** i forhold til gensidigt præsteret arbejdsomfang i Øresundstogtrafikken opgjort som antal personaleminutter. Anvendt arbejdstid i Sverige for personale tilhørende **A** skal derved betragtes som ligeværdigt med anvendt arbejdstid i Danmark for personale tilhørende **B**.

6.9

Hvis der ved afslutningen af hver køreplansperiode er en difference, i henhold til det præsterede, jf. pkt. 6.8, skal den Part, som har udført en overproduktion, kompenseres i henhold til reglerne i punkt 6.10 – 6.13.

6.10

Der beregnes og fastsættes mellem **A** og **B** satser for afregning én gang pr. køreplansperiode i form af en for såvel **A** som **B** forud for køreplansperioden beregnet forventet gennemsnitlig omkostning pr. præsteret personaleminut for egen del af den samlede Øresundstogtrafik. Beregningen baseres på de udarbejdede turplaner for personaleydelse i overensstemmelse med vilkår fastsat i de respektive Trafikkontrakter.

6.11

A og **B** beregner hver for sig en samlet forventet personaleomkostning, hvori medtages omkostningen for alle personaleture, som enten helt eller delt skal udføre Øresundstogtrafik:

Omkostningselementer er løn inkl. godtgørelse for overarbejde, feriegodtgørelse, pensionsbidrag, sociale omkostninger samt øvrige direkte og indirekte personaleomkostninger, såsom omkostninger til uddannelse udover grunduddannelse, uniformering og forsikringer.

6.12

A's henholdsvis **B**'s forventede omkostning pr. personaleminut beregnes som samlet forventet omkostning, jf. punkt 6.11, for henholdsvis **A** og **B** delt med forventet antal personaleminutter for pågældende Part. I opgørelsen af forventet antal personaleminutter medtages alle personaleture, som enten helt eller delt udfører Øresundstogtrafik. Beregningen forelægges for og godkendes af den anden Part. Beregningen skal revideres af begge Parter en gang årligt før et nyt køreplanår.

Satser for afregning er de beregnede forventede omkostninger pr. personaleminut. Den overproducerende Part modtager afregningen i egen valuta.

6.13

Differencen, der efter punkt 6.9 skal afregnes til den overproducerende Part, opgøres efter de af Parterne hver for sig i Øresundstogtrafikken faktiske

Ekonomisk ersättning

6.8

Det görs en avräkning mellan **A** och **B** i förhållande till omfattningen av vardera Partens tågdrift i Øresundstågstrafiken beräknat som antal personalminuter. Använd arbetstid i Sverige för personal tillhörande **A** skall därvid anses som likvärdig med använd arbetstid i Danmark för personal tillhörande **B**.

6.9

Om det vid avslutningen av varje tidtabellsperiod finns en differens i enlighet med det presterade, jfr punkt 6.8, skall den Part, som har utfört en överproduktion, kompenseras i enlighet med reglerna i punkt 6.10 – 6.13.

6.10

Det beräknas och fastställs mellan **A** och **B** satser för avräkning en gång per Tidtabellsperiod i form av en för såväl **A** som **B** före tidtabellsperioden beräknad förväntad genomsnittlig kostnad per presterad personalminut för egen del av den samlade Øresundstågstrafiken. Beräkningen baseras på de utarbetade turplanerna för personaltjänster i överensstämmelse med villkor fastställda i respektive Trafikkontrakt.

6.11

A och **B** beräknar var för sig en samlad förväntad personalkostnad, vari medtas kostnaden för alla personalture, som antingen helt eller delvis skall utföra Øresundstågtrafik:

Kostnadsslag är lönn inkl. ersättning för övertidsarbete, semesterersättning, pensionsavsättning, sociala avgifter samt övriga direkta och indirekta personalkostnader, såsom kostnader för utbildning utöver grundutbildning, uniformering och försäkringar.

6.12

A:s respektive **B**:s förväntade kostnad per personalminut beräknas som en sammanlagd förväntad kostnad, jfr punkt 6.11, för **A** respektive **B** delat med förväntat antal personalminuter för ifrågavarande Part. I sammanställningen av förväntat antal personalminuter medtas alla personalture, som antingen helt eller delvis utför Øresundstågtrafik. Beräkningen föreläggs för och godkänns av den andra Parten. Beräkningen skall av båda Parter revideras en gång årligen före ett nytt tidtabellsår. Satser för avräkning är de beräknade förväntade kostnaderna per personalminut. Den överproducerande Parten erhåller avräkning i sin egen valuta.

præsterede antal personaleminutter gange den aktuelle sats, jf. punkt 6.12. Afregning sker årligt efter køreplansperiodens afslutning. Betaling skal falde ved udgangen af den følgende kalendermåned efter at afregningen er sket til den valutakurs, som gælder på betalingsdagen.

6.13

Differensen, som enligt punkt 6.9 skall avräknas till den överproducerande Parten, beräknas efter de av Parterna var för sig i Öresundstågstrafiken faktiskt presterade antal personalminuter gånger den aktuella satsen, jfr punkt 6.12. Avräkning sker årligen efter tidtabellsperiodens slut. Betalning skall erläggas vid utgången av den följande kalendermånaden, efter att avräkningen utförts till den valutakurs som gäller på betalningsdagen.

7 Trafikkorrigering og Driftsledelse

Helhedssyn på tilrettelæggelse og produktionsgennemførelse

7.1 (!)

Som følge af den integrerede grænseoverskridende trafik er Parterne enige om, at den tilrettelæggelse og produktionsgennemførelse, som **A** udfører for trafikken i Danmark og **B** udfører for trafikken i Sverige tillige ses i en helhed, som Parterne påtager sig et fællesansvar for.

Definition af korrigering, driftsledelse, ressourcedisponering og trafikale beredskabsplanlægning

7.2

Tilrettelæggelse og produktionsgennemførelse omfatter i denne forbindelse korrigering af gældende produktionsplaner, driftsledelse og ressourcedisponering for såvel rullende materiel som kørende personale samt trafikale beredskabsplanlægning i forhold til større driftsforstyrrelser.

7.3

Korrigering er at forstå som en Parts bidrag til de tilpasninger, der skal foretages i de for en hel køreplansperiode gældende produktionsplaner i forbindelse med fx. særkøreplaner udløst af infrastrukturarbejder, særlige større trafikopgaver, mangel på produktionsressourcer i større, forud kendt omfang etc., og som foretages i tæt samspil med infrastrukturforvalterne.

7.4

Driftsledelse og ressourcedisponering er at forstå som en Parts bidrag til den løbende overvågning, gennemførelse og tilpasning af driftsafviklingen og de hertil nødvendige ressourcer. Dette sker på grundlag af eksisterende, evt. korrigeret, plangrundlag og løbende opdateret viden om driftsvilkårene og i tæt samspil med infrastrukturforvalterne.

7.5

Trafikale beredskabsplanlægning er at forstå som en Parts bidrag til samordnede nødkøreplaner, planer for erstatningstransport, planer for ekstra indsats af rullende materiel og personale, planer for trafikinformation til passagerer og planer for samarbejde med øvrige trafikoperatører, som skal bringes i anvendelse ved akut opstået større hændelse, der påvirker trafiksystemet.

Korrigering

7.6

7 Trafikkorrigering och Driftsledning

Helhetssyn på planering och produktionsgenomförande

7.1 (!)

Till följd av den integrerade gränsöverskridande trafiken är Parterna eniga om att den planering och den produktion som **A** utför för trafiken i Danmark och **B** utför för trafiken i Sverige tillika ses som en helhet, som Parterna åtar sig ett gemensamt ansvar för.

Definition av korrigering, driftsledning, resursdisponering och trafikale beredskabsplanering

7.2

Planering och produktion omfattar i detta sammanhang korrigering av gällande produktionsplaner, driftsledning och resursdisponering för såväl Fordon som lokförar- och ombordpersonal samt trafikale beredskabsplanering i förhållande till större driftsstörningar.

7.3

Korrigering skall förstås som en Parts bidrag till de anpassningar, som skall företas i de för en hel tidtabellperiod gällande produktionsplanerna i förbindelse med t.ex. särtidtabeller utlösta av infrastrukturarbete, särskilda större trafikuppgifter, brist på produktionsresurser i större, i förväg känd omfattning etc., och som genomförs i tätt samarbete med infrastrukturförvaltarna.

7.4

Driftsledning och resursdisponering skall förstås som en Parts bidrag till den löpande övervakningen, genomförandet och anpassningen av driftsförloppet och de härtill nödvändiga resurserna. Detta sker på grundval av existerande, ev. korrigerat, planunderlag och löpande uppdaterad kunskap om driftsvillkoren och i tätt samarbete med infrastrukturförvaltarna.

7.5

Trafikale beredskabsplanering skall förstås som en Parts bidrag till samordnade nödtidtabeller, planer för ersättningstrafik, planer för extra insats av fordon och personal, planer för trafikinformation till passagerare och planer för samarbete med övriga trafikoperatörer, som skall tas i användning vid akut uppkommen större händelse som påverkar trafiksystemet.

A udfører korrigerende for trafikken inden for eget trafikeringsområde, ligesom **B** udfører korrigerende for trafikken inden for eget trafikeringsområde.

7.7

Parterne skal - for korrigerende, der griber ind over anden Parts trafikeringsområde - med hinanden aftale, hvilket af Parternes respektive planlægningssystemer, der skal anvendes til løsning af opgaven.

7.8

Korrigerende skal generelt udføres efter et princip om mest mulig effektiv anvendelse af den samlede pulje af rullende materiel, under hensyn til de af Trafikkøberne meddelte belægningskriterier og krav til rettidighed og robusthed samt med ønske om, at den Øresundsoverskridende trafik prioriteres højt.

7.9

Korrigerende for lokomotivførerpersonale og ombordpersonale/togpersonale skal udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende kvalifikationskrav, arbejdstidsregler og indgåede overenskomster for henholdsvis **A**'s og **B**'s personale.

Driftsledelse og ressourcedisponering

7.10

A udfører driftsledelse og ressourcedisponering i samspil med Banedanmark og øvrige operatører for trafik, der udføres i Danmark, ligesom **B** udfører driftsledelse og ressourcedisponering i samspil med Banverket og øvrige operatører for trafik, der udføres i Sverige.

7.11 (!)

Parterne skal samordne driftsledelsen og ressourcedisponeringen for Øresundstogtrafikken med vægt på den Øresundsoverskridende del. Dette indbefatter fastlæggelse af rammer for ansvar, kompetence og kommunikation i trafikdisponeringen og harmoniserede aftaler om kontakten til Banverket og Banedanmark.

7.12

Driftsledelse og ressourcedisponering skal generelt udføres efter et princip om mest mulig effektiv anvendelse af den samlede pulje af rullende materiel og med ønske om, at den Øresundsoverskridende trafik prioriteres højt.

7.13

Parterne skal indbyrdes samt med Banverket og Banedanmark fastlægge de prioriterings- og ventetidsregler, der skal anvendes i trafikafviklingen. Dette

Korrigerende

7.6

A utför korrigerende av trafiken inom sitt eget trafikeringsområde, liksom **B** utför korrigerende av trafiken inom sitt eget trafikeringsområde.

7.7

Parterna skall - före korrigeringar som ingriper i den andra Partens Trafikeringsområde - avtala med varandra, vilken av Parternas respektive planeringssystem, som skall användas till lösning av uppgiften.

7.8

Korrigeringar skall generellt utföras utifrån en princip om den möjligast effektiva användningen av den samlade fordonsflottan, med beaktande av de av Trafikköparna meddelade belägningskriterierna och krav på punktlighet och robusthet samt med önskan om att den Öresundskorsande trafiken prioriteras högt.

7.9

Korrigerende för lokförarpersonal och ombordpersonal/tågpersonal skall utföras i överensstämmelse med de vid varje tillfälle gällande kvalifikationskraven, arbetstidsreglerna och ingångna överenskommelserna för **A:s** respektive **B:s** personal.

Driftsledning och resursdisponering

7.10

A utför driftsledning och resursdisponering i samarbete med Banedanmark och övriga operatörer för trafik som utförs i Danmark, liksom **B** utför driftsledning och resursdisponering i samarbete med Banverket och övriga operatörer för trafik som utförs i Sverige.

7.11 (!)

Parterna skall samordna driftsledning och resursdisponering för Öresundstågtrafiken med tonvikt på den Öresundskorsande delen. Detta innefattar fastställelse av rammar för ansvar, kompetens och kommunikation i trafikdisponeringen och harmoniserade avtal om kontakten med Banverket och Banedanmark.

7.12

Driftsledning och resursdisponering skall generellt utföras enligt en princip om mest möjligt effektiv användning av den samlade Fordonsflottan och med önskan om att den Öresundskorsande trafiken prioriteras högt.

sker på basis af og ved samordning mellem de mellem henholdsvis **A** og Banedanmark, mellem **B** og Banverket og indbyrdes mellem Banedanmark og Banverket indgåede aftaler herom.

Ressourcedisponering af rullende materiel og personale

7.14 (!)

Disponering af rullende materiel skal ske på grundlag af gældende sikkerhedsbestemmelser og krav til ophold for vedligehold og klargøring.

7.15 (!)

Disponering af lokomotiv- og ombordpersonale skal udføres i overensstemmelse med de til enhver tid gældende kvalifikationskrav, arbejdstidsregler og indgåede overenskomster for henholdsvis **A**'s og **B**'s personale.

7.16

Parterne skal aftale, hvilke af Parternes ressourcedisponeringssystemer der skal anvendes til udførelse af respektive disponeringsopgaver.

7.17

Parterne skal træffe aftale om og etablere de fornødne forretningsgange for en Parts ressourcedisponeringsansvarliges indseende i og mulighed for indflydelse på den anden Parts disponeringer i her-og-nu situationen i den Øresundsoverskridende trafik.

Bjergning af materiel på Øresundsforbindelsen

7.18

Parterne skal indbyrdes samt med Banverket og Banedanmark aftale forholdsregler i forbindelse med afhentning af nedbrudte tog på Øresundsforbindelsen. Dette sker i overensstemmelse med de indgåede aftaler herom mellem henholdsvis **A** og Banedanmark, **B** og Banverket samt Banedanmark og Banverket.

Økonomisk godtgørelse

7.19

Der er ikke mellem Parterne forbundet økonomisk godtgørelse med tiltagene under punkt 7.

7.13

Parterna skall inbördes samt med Banverket och Banedanmark fastställa de prioriterings- och väntetidsregler, som skall användas i trafikprocessen. Detta sker på basis av och genom samordning av mellan respektive **A** och Banedanmark, mellan **B** och Banverket och inbördes mellan Banedanmark och Banverket ingångna avtal om detta.

Resursdisponering av Fordon och personal

7.14 (!)

Disponering av Fordon skall ske på grundval av gällande säkerhetsbestämmelser och krav på uppehåll för underhåll och klargöring.

7.15 (!)

Disponering av lokförar- och ombordpersonal skall utföras i överensstämmelse med de till varje tid gällande kvalifikationskraven, arbetstidsreglerna och ingångna överenskommelserna för **A**:s respektive **B**:s personal.

7.16

Parterna skall avtala vilka av Parternas resursdisponeringssystem som skall användas för utförande av respektive disponeringssuppgifter.

7.17

Parterna skall träffa avtal om och etablera de nödvändiga procedurerna för en Parts resursdisponeringsansvariges insyn i och möjlighet för inflytande på den andra Partens disponeringar i den löpande driften i den Øresundskorsande trafiken.

Bärgning av Fordon på Øresundsforbindelsen

7.18

Parterna skall inbördes samt med Banverket och Banedanmark avtala förhållningsregler i samband med bärgning av havererade tåg på Øresundsforbindelsen. Detta sker i överensstämmelse med de ingångna avtalen om detta mellan respektive **A** och Banedanmark, **B** och Banverket samt Banedanmark och Banverket.

Økonomisk ersättning

7.19

Det finns ingen økonomisk ersättning mellan Parterna förbunden med initiativ i punkt 7.

8 Trafikantinformation

Helhedssyn på Trafikinformation

8.1 (!)

Det skal sikres at rejsende i den grænseoverskridende Øresundstogtrafik modtager god og pålidelig information ombord på toget og på stationerne uanset om informationen gives i Danmark eller i Sverige, eller om **A** eller **B** har ansvar for det aktuelle tog.

8.2

Denne aftale tilsigter især information ombord på toget om forhold som de rejsende har interesse i at kende til om den station, de er på vej til, om eventuelle forstyrrelser i trafikken som påvirker rettidigheden m.m. Elektronisk information på display i toget skal kontrolleres og ved behov korrigeres af den part, der har ansvaret for toget.

8.3

Trafikantinformationen på stationerne stilles primært til rådighed af Banedanmark, henholdsvis Banverket, gennem højtaleropråb og monitører. I visse tilfælde kan det også være nødvendigt at **A** eller **B** giver kompletterende information på stationerne.

Forpligtelse

8.4

A og **B** påtager sig, indenfor eget trafikeringsområde, at sikre bedst mulige samlede trafikinformation til alle passagerer i Øresundstogtrafikken.

8.5

A påtager sig straks at videregive kendt trafikinformation, til **B**, som vedrører forhold i den danske trafik, fra og med Kastrup og mindst til og med Østerport, af betydning for Øresundstogrejsende, som kommer fra Sverige, og som **B** derfor behøver at informere disse om.

8.6

B påtager sig straks at videregive kendt trafikinformation, til **A**, som vedrører forhold i den svenske trafik fra og med Malmö Syd/Svågertorp mindst til og med Lund, af betydning for Øresundstogrejsende som kommer fra Danmark, og som **A** derfor behøver informere disse om. Efter åbningen af Citytunneln gælder pligten fra og med Malmö Syd/Hyllie og mindst til og med Lund.

8.7

A påtager sig aktivt at medvirke til at sikre, at information som Banedanmark har kendskab til og som vedrører forhold på danske stationer fra og med Kastrup og mindst til og med Østerport, af betydning for Øresundstogrejsende, som kommer fra Sverige, videregives til Banverket med henblik på forhåndsinformation til disse rejsende.

8 Trafikantinformation

Helhetssyn på Trafikinformation

8.1 (!)

Det skall säkerställas att resenärer i den gränsoverskridande Öresundstågtrafiken erhåller god och pålitlig information ombord på tåget och på stationerna, oavsett om informationen ges i Danmark eller i Sverige, eller om **A** eller **B** har ansvar för det aktuella tåget.

8.2

Detta avtal avser främst information ombord på tåget om förhållanden som resenärerna har intresse av att känna till om den station de är på väg till, om eventuella störningar i trafiken som påverkar punktlighet mm. Elektronisk information på display i tåget skall kontrolleras och vid behov korrigeras av den Part som har ansvaret för tåget.

8.3

Trafikantinformationen på stationerna ställs primärt till förfogande av Banedanmark respektive Banverket genom högtalarutrop och monitører. I vissa fall kan det också vara nödvändigt att **A** eller **B** ger kompletterande information på stationerna.

Förpliktelse

8.4

A och **B** åtar sig, inom sitt eget trafikeringsområde att säkerställa bästa möjliga samlade trafikinformation till alla passagerare i Öresundstågtrafiken.

8.5

A åtar sig att så snart som möjligt ge vidare känd trafikinformation till **B**, som rör förhållanden i den danska trafiken från och med Kastrup och minst till och med Østerport av betydelse för Öresundstågsresenärer som kommer från Sverige, och som **B** därför behöver informera dessa om.

8.6

B åtar sig att så snart som möjligt ge vidare känd trafikinformation till **A** som rör förhållanden i den svenska trafiken från och med Malmö Syd/Svågertorp och minst till och med Lund, av betydelse för Öresundstågsresenärer som kommer från Danmark, och som **A** därför behöver informera dessa om. Efter öppningen av Citytunneln gäller plikten från och med Malmö Syd/Hyllie och minst till och med Lund.

8.7

A åtar sig att medverka aktivt till att säkerställa att information som Banedanmark har kännedom om och som rör förhållanden på danska stationer från och med Kastrup och minst till och med Østerport, av betydelse för Öresundstågsresenärer som kommer

8.8

B påtager sig aktivt at medvirke til at sikre, at information som Banverket har kendskab til og som vedrører forhold på svenske stationer fra og med Malmö Syd/Svågertorp og mindst til og med Lund, af betydning for Øresundstogrejsende, som kommer fra Danmark, videregives til Banedanmark med tanke på forhåndsinformation til disse rejsende. Efter åbningen af Citytunneln gælder pligten fra og med Malmö Syd/Hyllie og mindst til og med Lund.

8.9

Parterne skal månedligt informere hinanden om kvaliteten af trafikantinformationen og ved behov foreslå foranstaltninger til at korrigere kvalitetsniveauet.

Økonomisk godtgørelse

8.10

Formidling af information i henhold til punkt 8 i denne aftale skal ske uden økonomisk godtgørelse mellem Parterne.

från Sverige vidarebefordras till Banverket med tanke på förhandsinformation till dessa resenärer.

8.8

B åtar sig att medverka aktivt till att säkerställa att information som Banverket har kännedom om och som rör förhållanden på svenska stationer från och med Malmö Syd/Svågertorp och minst till och med Lund, av betydelse för Öresundstågsresenärer som kommer från Danmark vidarebefordras till Banedanmark med tanke på förhandsinformation till dessa resenärer. Efter öppningen av Citytunneln gäller plikten från och med Malmö Syd/Hyllie och minst till och med Lund.

8.9

Parterna skall månatligen informera varandra om kvaliteten av trafikantinformationen och vid behov föreslå åtgärder för att korrigera kvalitetsnivån.

Ekonomisk ersättning

8.10

Förmedling av information enligt punkt 8 i detta avtal skall ske utan ekonomisk ersättning mellan Parterna.

9 Kundtilfredshed

Generelt

9.1

Som følge af, at Parternes trafikproduktion er integreret, hvad angår den grænseoverskridende trafik, kommer den produktion, som **A** udfører i Danmark og i Sverige, til at påvirke den kvalitet, som **B** i henhold til sin Trafikkontrakt har ansvar for overfor **ST**. På tilsvarende vis kommer den trafikproduktion, som **B** udfører i Sverige og i Danmark, til at påvirke den kvalitet, som **A** i henhold til sin Trafikkontrakt har ansvar for overfor **TS**.

9.2

Punkt 9 omfatter parametrene i de til enhver tid af Trafikkøberne udarbejdede kundetilfredshedsundersøgelser.

A's og B's gensidige ansvar

9.3

Når rullende materiel, som er indsat af **A**, eller personale, som er ansat af **A**, indgår i udførelsen af trafikproduktion på svenske strækninger, påtager **A** sig overfor **B** at levere samme kvalitet, som **B** er pålagt i trafikkontrakten med **ST**.

9.4

Når rullende materiel, som er indsat af **B**, eller personale, som er ansat af **B**, indgår i udførelsen af trafikproduktion på danske strækninger, påtager **B** sig overfor **A** at levere samme kvalitet, som **A** er pålagt i trafikkontrakten med **TS**.

Rapportering

9.5 (!)

Parterne skal løbende holde hinanden opdateret om gældende kundetilfredshed ved udførelse af trafikproduktion indenfor den anden Parts trafikeringsområde, og skal derfor halvårligt rapportere til hinanden om registreret kundetilfredshed og om foranstaltninger for eventuelt at forbedre kundetilfredsheden. De af Trafikkøberne udarbejdede kundetilfredshedsundersøgelser kan benyttes i denne forbindelse.

Økonomisk godtgørelse

9.6

Tiltag i henhold til punkt 9 i denne aftale sker uden økonomisk godtgørelse mellem Parterne.

9 Kundnöjdhet

Allmänt

9.1

Till följd av att Parternas trafikproduktion är integrerad vad avser den gränsöverskridande trafiken kommer den produktion som **A** utför i Danmark och i Sverige att påverka den kvalitet som **B** enligt sitt Trafikkontrakt har ansvar för gentemot **ST**. På motsvarande sätt kommer den trafikproduktion som **B** utför i Sverige och i Danmark att påverka den kvalitet som **A** enligt sitt Trafikkontrakt har ansvar för gentemot **TS**.

9.2

Punkt 9 omfattar parametrarna i de vid varje tillfälle av Trafikköparna utarbetade kundnöjdhetsundersökningarna.

A:s och B:s ömsesidiga ansvar

9.3

När Fordon, som är insatt av **A**, eller personal, som är anställd av **A**, ingår i utförandet av trafikproduktion på svenska sträckor, åtar sig **A** gentemot **B** att leverera samma kvalitet som ålagts **B** i trafikkontraktet med **ST**.

9.4

När Fordon, som är insatt av **B**, eller personal, som är anställd av **B**, ingår i utförandet av trafikproduktion på danska sträckor åtar sig **B** gentemot **A** att leverera samma kvalitet som **A** är ålagd i trafikkontraktet med **TS**.

Rapportering

9.5 (!)

Parterna skall löpande hålla varandra uppdaterade om gällande kundnöjdhet vid utförande av trafikproduktion inom den andra Partens trafikeringsområde, och skall därför halvårsvis rapportera till varandra om registrerad kundnöjdhet och om åtgärder för att eventuellt förbättra kundnöjdheten. De av Trafikköparna utarbetade kundnöjdhetsundersökningarna kan användas i detta sammanhang.

Ekonomisk ersättning

9.6

Åtgärder enligt punkt 9 i detta avtal sker utan ekonomisk ersättning mellan Parterna.

10 Rettidighed

Generelt

10.1

Som følge af, at Parternes trafikproduktion er integreret, hvad angår den grænseoverskridende trafik, kommer kvaliteten af den produktion, som **A** står som ansvarlig for i Danmark og i Sverige, til at påvirke den kvalitet, som **B** i henhold til sin Trafikkontrakt har ansvar for overfor **ST**. På tilsvarende vis kommer den trafikproduktion, som **B** står som ansvarlig for i Sverige og i Danmark, til at påvirke den kvalitet som **A** i henhold til sin Trafikkontrakt har ansvar for overfor **TS**.

Hovedprincip for gensidigt ansvar for Rettidighed

10.2

En Part er ansvarlig overfor den anden Part for den overleverede totale Rettidighed i den trafik, som passerer nationsgrænsen ud af eget trafikeringsområde, uanset materielsammensætning eller bemanning af det enkelte tog.

10.3

En Part kan ikke videreføre ansvaret for dårlig overleveret Rettidighed til tredje mand, hvad enten denne er trafikløberne, infrastrukturforvaltere, underleverandør, anden operatør eller andre.

Beregning af Rettidighed

10.4

Parterne er enige om, at Rettidighed efter grænsepassage i henhold til denne aftale skal måles som Rettidighed Total ved passage af Peberholm for både øst- og vestgående trafik. Hvis parterne og infrastrukturforvalterne finder det mere hensigtsmæssigt, kan der alternativt måles ved Malmö Syd/ Svågertorp (efter åbningen af Citytunneln: Malmö Syd/Hyllie) for tog, som er østgående respektive Københavns Lufthavn/Kastrup for tog, som er vestgående.

10.5

Ved beregning af Rettidighed Total defineres en passage/ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 3,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

10.6

Benyttes passage af Peberholm som målepunkt fremgår planlagt ankomsttid ikke af den danske normal-køreplan. I stedet benyttes ankomsttid angivet i tjenestekøreplanen.

10 Punktlighed

Allmänt

10.1

Till följd av att Parternas trafikproduktion är integrerad vad avser den gränsöverskridande trafiken kommer kvaliteten av den produktion som **A** står som ansvarig för i Danmark och i Sverige att påverka den kvalitet som **B** enligt sitt Trafikkontrakt har ansvar för gentemot **ST**. På motsvarande sätt kommer den trafikproduktion som **B** står som ansvarig för i Sverige och i Danmark att påverka den kvalitet som **A** enligt sitt Trafikkontrakt har ansvar för gentemot **TS**.

Huvudprincip för ömsesidigt ansvar för punktlighet

10.2

En Part är ansvarig gentemot den andra Parten för den levererade totala Punktligheten i den trafik som passerar nationsgränsen ut ur eget trafikeringsområde, oavsett Fordonssammansättning eller bemanning av det enskilda tåget.

10.3

En Part kan inte föra vidare ansvaret för dålig överlämnad Punktlighet till tredje man, vare sig denne är trafikköparna, infrastrukturförvaltare, underleverantör, annan operatör eller andra.

Beräkning av punktlighet

10.4

Parterna är eniga om att Punktlighet efter gränspassage enligt detta avtal skall mätas som Punktlighet Total vid passage av Pepparholmen för både öst- och västgående trafik. Om parterna och infrastrukturförvaltarna finner det mera ändamålsenligt, kan det alternativt mätas vid Malmö Syd/Svågertorp (efter öppningen av Citytunneln: Malmö Syd/Hyllie) för tåg som är östgående respektive Københavns flygplats/Kastrup för tåg som är västgående.

10.5

Vid beräkning av Punktlighet Total defineras en passage/ankomst som punktlig om den är mindre än 3,00 minuter försenad i förhållande till minuttalen angivna i normaltiddatabellen justerade för rättidigt varslade ändringar.

10.6

Används passage av Pepparholmen som mätpunkt, framgår planlagd ankomsttid inte av den danska normaltiddatabellen. I stället används ankomsttid angiven i tjänstetidtabellen.

Rapportering

10.7

Parterne skal månedligt rapportere til hinanden om registeret Rettidighed efter grænsepassage og om foranstaltninger for at korrigere kvalitetsniveauet.

Endvidere skal **A** til **B** månedligt rapportere de hændelser, som har ført til, at tog i østgående trafik har været forsinket med 5 min. eller mere, eller har været aflyst. **B** skal tilsvarende til **A** rapportere de hændelser, som har ført til, at tog i vestgående trafik har været forsinket med 5. min. eller mere, eller har været aflyst.

Økonomisk ansvar for Rettidighed

10.8

Rapportering

10.7

Parterna skall månatligen rapportera till varandra om registrerad Punktlighet efter gränspassage och om åtgärder för att korrigera kvalitetsnivån.

Vidare skall **A** till **B** månatligen rapportera de händelser, som har medfört att tåg i östgående trafik har varit försenat med 5 minuter eller mer eller har varit inställt. **B** skall på motsvarande sätt till **A** rapportera de händelser som har fört till att tåg i västgående trafik har varit försenat med 5 minuter eller mer eller har varit inställt.

Ekonomiskt ansvar för punktlighet

10.8

11 Materiel og vedligehold

Baggrund

11.1

A har til udførelsen af opgaven lejet eller på anden måde erhvervet brugsretten til materiel af **TS** eller DSB (følgende benævnt "TS-materiel").

B har erhvervet brugsretten til materiel af **ST** (følgende benævnt "ST-materiel").

11.2

Såfremt alle optioner udnyttes, findes der sammenlagt 79 togsæt (af litra X31 og ET) tilgængelig for trafikken i Øresundstogsnetet. Ved at togsættene indgår i en fælles materielpulje kan de udnyttes optimalt uafhængigt af det formelle ejerforhold.

Hovedprincip for ansvar for materiel i forhold til TS og ST

11.3 (!)

Omfanget af ansvar for materiel i forhold til Trafikkøberne defineres ud fra materielindivider, hvorved et togsæt enten udgør et TS-materiel eller ST-materiel.

Selvom materiellet i henhold til puljeprincippet trafikerer hele trafiksystemet i både Danmark og Sverige, skal Parterne på ethvert tidspunkt have fuldt kendskab til, hvorvidt det enkelte togsæt i et tog udgør TS-materiel eller ST-materiel. Mærkningen af et togsæt som TS-materiel eller ST-materiel skal derved ske ud fra togsætlitra og -nummer eller på anden hensigtsmæssig måde.

11.4 (!)

A er i relation til **TS** og DSB eneansvarlig for de materielindivider, som stilles til **A's** rådighed, og som udgør TS-materiel. **A** bærer i forhold til **TS** og DSB dermed fuldt ansvar for vedligehold, ansvar og forsikring for samtlige TS-materiel i henhold til vilkårene i Trafikkontrakten med **TS** og lejekontrakten med DSB.

11.5 (!)

På tilsvarende vis er **B** i forholdet til **ST** eneansvarlig for de materielindivider, som stilles til **B's** rådighed, og som udgør ST-materiel. **B** bærer i forhold til **ST** fuldt ansvar for vedligehold, ansvar og forsikring for samtlige ST-materiel i henhold til vilkårene i Trafikkontrakten med **ST**.

11.6

Parterne overtager materiel, som ved overdragelsen er besigtiget, og hvis vedligeholdelsesstatus er dokumenteret. Når trafikkontrakten ophører eller når

11 Fordon och underhåll

Bakgrund

11.1

A har för utförande av uppdraget hyrt eller på annat sätt förvärvat nyttjanderätten till fordon av **TS** eller DSB (i det följande benämnda "TS-fordon").

B har förvärvat nyttjanderätten till fordon av **ST** (i det följande benämnt "ST-fordon").

11.2

Om alla optioner utnyttjas står det sammanlagt 79 tågsätt (av littera X31 och ET) till förfogande för trafikken i Öresundstågssystemet. Genom att tågsätten ingår i en gemensam fordonsflotta kan de utnyttjas optimalt oberoende av det formella ägandeförhållandet.

Huvudprincip för ansvar för fordon i förhållande till TS och ST

11.3 (!)

Omfattningen av ansvar för fordon i förhållande till Trafikköparna definieras utifrån fordonsindivider, varvid ett tågsätt antingen utgör ett TS-fordon eller ST-fordon.

Även om fordonen enligt puljeprincipen trafikerar hela trafiksystemet i både Danmark och Sverige, skall Parterna vid varje tidpunkt ha full kännedom om huruvida ett enskilt tågsätt i ett tåg utgör TS-fordon eller ST-fordon. Märkningen av ett tågsätt som TS-fordon eller ST-fordon skall därvid ske utifrån tågsättslittera och -nummer eller på annat ändamålsenligt sätt.

11.4 (!)

A är i relation till **TS** och DSB ensam ansvarig för de fordonsindivider som ställs till **A:s** förfogande och som utgör TS-fordon. **A** har i förhållande till **TS** och DSB därmed fullt ansvar för underhåll, ansvar och försäkring för alla TS-fordon i enlighet med villkoren i Trafikkontraktet med **TS** och hyreskontraktet med DSB.

11.5 (!)

På motsvarande sätt är **B** i förhållande till **ST** ensam ansvarig för de fordonsindivider som ställs till **B:s** förfogande och som utgör ST-fordon. **B** har i förhållande till **ST** fullt ansvar för underhåll, ansvar och försäkring för alla ST-fordon i enlighet med villkoren i Trafikkontraktet med **ST**.

11.6

Parterna tar över fordon som vid överlämnandet är

en part af andre grunde skal tilbagelevere materiel, skal dette være i mindst samme stand som ved overdragelsen.

Ansvar for materiel mellem Parterne

11.7 (!)

Mellem Parterne gælder følgende ansvar for materiel:

A har fuldt ansvar for vedligehold, ansvar og forsikring for TS-materiel også når TS-materiel befinder sig på svensk territorium og/eller bemandedes med **B**'s personale.

På tilsvarende vis har **B** fuldt ansvar for vedligehold, ansvar og forsikring for ST-materiel, også når ST-materiel befinder sig på dansk territorium og/eller bemandedes med **A**'s personale.

A er eneansvarlig for ST-materiel, hvis **A** via sit personale eller på anden måde på grund af uagtsomhed eller forsæt forårsager skade på ST-materiel. På tilsvarende vis er **B** eneansvarlig for TS-materiel, hvis **B** via sit personale eller på anden måde på grund af uagtsomhed eller forsæt har forårsaget skade på TS-materiel. Såfremt der opstår ansvar for en skade på grund af uagtsomhed eller forsæt, skal den skadegørende Part kompensere den skadelidte Part på grundlag af det ansvar for materiel, den skadelidte Part har ifølge sin Trafikkontrakt eller lejekontrakt.

Parternes samarbejde om vedligehold og klargøring

11.8

Uanset ovenfor beskrevne regler om ansvar for materiel skal samtlige TS-materiel og samtlige ST-materiel indgå i en fælles materielpulje. Formålet med denne er at sikre tilgangen af materiel for Øresundstogtrafikken.

11.9

Parterne er enige om så langt som muligt at samordne materielvedligeholdet således, at materiellet også fremover kan betragtes som en fælles pulje, og vedligeholdet kan udføres med størst mulige effektivitet.

11.10

For at opnå størst mulig effektivitet i vedligeholdet kan Parterne, eller vedligeholdelsesleverandører som Parterne anvender, udbytte tjenester ved at **A** lader visse vedligeholdelsesopgaver på sit TS-materiel udføre hos **B** og vice versa. Sådanne tjenester skal afregnes direkte mellem Parterne efter indbyrdes aftale.

11.11 (!)

ST og **TS** stiller i de respektive trafikkontrakter krav

besigtigede og vars underhållsstatus är dokumenterad. När trafikkontraktet upphör eller när en Part av andra skäl skall återlämna fordon, skall denna vara i minst samma skick som vid överlämnandet.

Ansvar för fordon mellan Parterna

11.7 (!)

Mellan Parterna gäller följande ansvar för fordon:

A har fullt ansvar för underhåll, risk och försäkring för TS-fordon även när TS-fordon befinner sig på svenskt territorium och/eller bemannas med **B**'s personal.

På motsvarande sätt har **B** fullt ansvar för underhåll, risk och försäkring för ST-fordon även när ST-fordon befinner sig på danskt territorium och/eller bemannas med **A**'s personal.

A är ensam ansvarig för ST-fordon om **A** genom sin personal eller på annat sätt på grund av vårdslöshet eller uppsåt orsakar skada på ST-fordon. På motsvarande sätt är **B** ensam ansvarig för TS-fordon om **B** genom sin personal eller på annat sätt på grund av vårdslöshet eller uppsåt har orsakat skada på TS-fordon. Om det uppstår ansvar för en skada på grund av vårdslöshet eller uppsåt, skall den skadegörande Part kompensera den skadelidande Part på grundval av det ansvar för fordon den skadelidande Part har enligt sitt Trafikkontrakt eller hyreskontrakt.

Parternas samarbete om underhåll och klargøring

11.8

Oavsett ovan beskrivna regler om ansvar för fordon skall alla TS-fordon och alla ST-fordon ingå i en gemensam fordonsflotta. Syftet med denna är att säkerställa tillgången till fordon för Öresundstågstrafiken.

11.9

Parterna är överens om att så långt som möjligt samordna fordonsunderhållet så att fordonen även i fortsättningen kan betraktas som en gemensam flotta, och underhållet kan utföras med största möjliga effektivitet.

11.10

För att uppnå största möjliga effektivitet i underhållet kan Parterna, eller underhållsleverantörer som Parterna anlitar, utbyta tjänster genom att **A** låter utföra vissa underhållsuppgifter för sina TS-fordon hos **B** och vice versa. Sådana tjänster skall avräknas direkt mellan Parterna efter inbördes avtal.

om, at materiellet skal være udrustet med automater til kaffe m.m. Uanset hvordan **A** og **B** organiserer automaterne, skal parterne samarbejde på en sådan måde, at automaterne stilles til rådighed med et sammenhængende koncept med samme type af automater og sammenhængende prissætning for varerne i både TS-materiel og ST-materiel.

Økonomisk godtgørelse

11.12

Hver Part er vedligeholdelsesansvarlig i forhold til trafikvolumen udtrykt i antal togsætkilometer, som Parten producerer i Øresundstogtrafikken inden for eget trafikeringsområde frem til nationsgrænsen i henhold til den fælles Materielomløbsplan. Såfremt en Part har leveret togsætkilometer til Øresundstogtrafikken med sine togsæt (**A**: med TS-materiel, **B**: med ST-materiel) i større omfang end, hvad der modsvares det antal togsætkilometer, som Parten i henhold til Materielomløbsplanen skal producere for Øresundstogtrafikken inden for eget trafikeringsområde, skal Parten godtgøres af den anden Part i forhold til en sats for gennemsnitlige vedligeholdelseskostninger pr. togsætkilometer, som Parterne i forvejen er blevet enige om i henhold til nedenstående princip.

11.13

Der beregnes og fastsættes en fælles sats for afregning af vedligeholdelsesomkostninger pr. togsætkilometer én gang pr. køreplansperiode. Satsen beregnes som de sammenlagte omkostninger til *forebyggende vedligehold, afhjælpende vedligehold og daglig vedligehold (klargøring)* af alle togsæt i materielpuljen, som Parterne i alt har haft i pågældende køreplansperiode, delt med det samlede antal togsætkilometer, som de pågældende togsæt har tilbagelagt både i og uden for Øresundstogtrafikken efter den fælles Materielomløbsplan. Satsen beregnes i såvel DKK som SEK baseret på den officielle valutakurs, som gælder på betalingsdagen for forskelsbeløbet, jf. punkt 11.14.

11.14

Hvis der ved afslutningen af hver køreplansperiode reterer en difference efter punkt 11.12, skal den Part, som har leveret en "overproduktion" af togsætkilometer inden for Øresundstogtrafikken, kompenseres med et forskelsbeløb af den anden Part, beregnet som differencen i togsætkilometer gange den fælles sats efter punkt 11.12.

11.11 (!)

ST og **TS** stiller i sine respektive trafikkontrakt krav på att fordonen skall vara utrustade med automater för kaffe m.m. Oavsett hur **A** och **B** organiserar automaterna skall Parterna samarbeta på ett sådant sätt att automaterna ställs till förfogande under ett enhetligt koncept med samma typ av automater och enhetlig prissättning för varorna i både TS-fordon och ST-fordon.

Økonomisk ersättning

11.12

Varje part är underhållsansvarig i förhållande till den trafikvolym uttryckt i antal tågsättskilometer som Parten producerar i Öresundstågtrafiken inom sitt eget trafikeringsområde fram till nationsgränsen enligt den gemensamma Fordonsomloppsplanen. Om en Part har levererat tågsättskilometer till Öresundstågtrafiken med sina tågsätt (**A**: med TS-fordon, **B**: med ST-fordon) i större omfattning än vad som motsvarar det antal tågsättskilometer, som Parten enligt Fordonsomloppsplanen skall producera för Öresundstågtrafiken inom sitt eget trafikeringsområde, skall Parten ersättas av den andre Parten i förhållande till en sats för genomsnittliga underhållskostnader per tågsättskilometer som Parterna i förväg har enats om enligt nedanstående princip.

11.13

Det beräknas och fastställs en gemensam sats for avräkning av underhållskostnader per tågsättskilometer en gång per tidtabellsperiod. Satsen beräknas som de sammanlagda kostnaderna för *forebyggande underhåll, avhjälpande underhåll och dagligt underhåll (klargöring)* av alla tågsätt i fordonsflottan, som Parterna i allt har haft under ifrågavarande tidtabellsperiod, delat med det samlade antal tågsättskilometer, som ifrågavarande tågsätt har tillryggalagt både i och utanför Öresundstågtrafiken enligt den gemensamma Fordonsomloppsplanen. Satsen beräknas i såväl DKK som SEK baserat på den officiella valutakurs, som gäller på betalningsdagen för differensbeloppet, jfr punkt 11.14.

11.14

Om det vid avslutningen av varje tidtabellsperiod återstår en differens enligt punkt 11.12, skall den Part, som har levererat en "överproduktion" av tågsättskilometer inom Öresundstågtrafiken, kompenseras med ett differensbelopp av den andra Parten, beräknat som differensen i tågsättskilometer

11.15

Fakturering og afregning mellem Parterne af forskelsbeløbet sker årligt efter køreplansperiodens afslutning. Betaling skal ske en måned efter at beregningen er foretaget i henhold til den valutakurs som gælder på betalingsdagen.

går den gemensamma satsen enligt punkt 11.12.

11.15

Fakturering och avräkning mellan Parterna av differensbeloppet sker årligen efter tidtabellsperiodens avslutning. Betalning erläggs en månad efter att beräkningen företagits enligt den valutakurs som gäller på betalningsdagen.

12 Trafikudøver

Ansvar i forhold til infrastrukturforvaltere og andre myndigheder

12.1 (!)

Trafikken og anvendelsen af produktionsressourcerne vil være integreret, hvad angår den grænseoverskridende del, hvorfor der mellem Parterne skal være aftalt en fordeling af det heraf følgende ansvar for opfyldelse af de trafiksikkerhedsmæssige myndighedskrav i de to lande. Det skal endvidere være aftalt, hvordan der på koordineret vis sker forvaltning af dette ansvar og opfyldelse over for infrastrukturforvalterne og øvrige myndigheder af forpligtelserne forbundet med den grænseoverskridende trafik, herunder med den påkrævede fleksible indsats i de to lande af rullende materiel og kørende personale.

Dansk territorium

12.2 (!)

A udfører al Øresundstogtrafik på dansk territorium og har i den forbindelse status som Jernbanevirksomhed i overensstemmelse med dansk lovgivning. **A** har erhvervet licens og sikkerhedscertifikat til udførelse af jernbanetrafik i Danmark og betegnes efter denne aftale som Trafikudøver for Øresundstogtrafikken i Danmark.

12.3 (!)

A påtager sig som Trafikudøver ansvar og forpligtelser forbundet med udførelse af al Øresundstogtrafik i Danmark over for Banedanmark, Trafikstyrelsen og øvrige danske myndigheder, uanset materielkonfiguration og bemandingskonstellation for de enkelte tog.

Svensk territorium

12.4 (!)

B udfører al Øresundstogtrafik på svensk territorium og har i den forbindelse status som Trafikudøver i overensstemmelse med svensk lovgivning. **B** har erhvervet licens og sikkerhedscertifikat for udførelse af jernbanetrafik i Sverige og betegnes efter denne aftale som Trafikudøver for Øresundstogtrafikken i Sverige.

12.5 (!)

B påtager sig som Trafikudøver ansvar og forpligtelser forbundet med udførelse af al Øresundstogtrafik i Sverige over for Banverket, Järnvägsstyrelsen og øvrige svenske myndigheder, uanset materielkonfiguration og bemandingskonstellation for de enkelte tog.

12 Trafikutövare

Ansvar i förhållande till infrastrukturförvaltare och andra myndigheter

12.1 (!)

Trafiken och användandet av produktionsresurserna kommer att vara integrerad vad gäller den gränsöverskridande delen, varför det mellan Parterna skall vara avtalat en fördelning av det härav följande ansvaret för uppfyllelse av de trafiksäkerhedsmässiga myndighetskraven i de två länderna. Det skall dessutom vara avtalat hur det på ett koordinerat sätt sker förvaltning av detta ansvar och uppfyllelse gentemot infrastrukturförvaltarna och övriga myndigheter av förpliktelseerna kopplade till den gränsöverskridande trafiken, innefattande den nödvändiga flexibla insatsen av fordon och körande personal i de två länderna.

Danskt territorium

12.2 (!)

A utför all Öresundstågtrafik på danskt territorium och har i detta avseende status som Järnvägsföretag i överensstämmelse med dansk lagstiftning. **A** har förvärvat licens och säkerhetsintyg för utförande av järnvägstrafik i Danmark och betecknas enligt detta avtal som Trafikutövare för Öresundstågtrafik i Danmark.

12.3 (!)

A åtar sig som Trafikutövare ansvar och förpliktelser förbundna med utförande av all Öresundstågtrafik i Danmark gentemot Banedanmark, Trafikstyrelsen och övriga danska myndigheter, oavsett materielkonfiguration och bemanningskonstellation för de enskilda tågen.

Svenskt territorium

12.4 (!)

B utför all Öresundstågtrafik på svenskt territorium och har i detta avseende status som Trafikutövare i överensstämmelse med svensk lagstiftning. **B** har förvärvat licens och säkerhetsintyg för utförande av järnvägstrafik i Sverige och betecknas enligt detta avtal som Trafikutövare för Öresundstågtrafik i Sverige.

12.5 (!)

B åtar sig som Trafikutövare ansvar och förpliktelser förbundna med utförandet av all Öresundstågtrafik i Sverige gentemot Banverket, Järnvägsstyrelsen och övriga svenska myndigheter, oavsett materialkonfiguration och bemanningskonstellation

Rullende materiel og personale

12.6 (!)

Det rullende materiel, hver Part indsætter i Øresundstogtrafikken, skal være godkendt til trafik i såvel Sverige som Danmark. Den materielindsættende Part bærer ansvaret herfor, men den anden Part skal bistå i godkendelsesprocessen i fornødent omfang.

12.7 (!)

Personale, omfattet af denne aftales punkt 5 og 6, som hver Part indsætter i Øresundstogtrafikken, skal være uddannet og sikkerhedscertificeret i såvel Danmark som Sverige til kørsel med pågældende tog på pågældende strækninger. Hver Part bærer for eget personale ansvaret herfor, men den anden Part skal bistå i den forudgående og nødvendige godkendelsesproces i fornødent omfang i henhold til punkt 12.12 – 12.18 nedenfor. Uagtet at Parterne i henhold til punkt 12.12 – 12.18 skal bistå hinanden med uddannelse, bærer hver Part det overordnede ansvar for uddannelse og kompetenceniveau for eget personale.

12.8 (!)

A's rullende materiel anvendes, og A's personale udfører, tjeneste i tog i Sverige under B's Trafikudøverskab samt A's arbejdsgiveransvar.

12.9 (!)

B's rullende materiel anvendes, og B's personale udfører tjeneste i tog i Danmark, under A's Trafikudøverskab samt B's arbejdsgiveransvar.

12.10 (!)

A's personale, der udfører tjeneste i Sverige, er undergivet svenske ansvarsbestemmelser. A's personale udfører tjenesten efter de mellem A og personalets faglige organisationer indgåede overenskomster, men skal dertil følge samtlige B's instruktioner for opgavens udførelse, som også gælder for B's personale. B skal dog i den forbindelse respektere de overenskomstmæssige bindinger mellem A og personalets faglige organisationer.

12.11 (!)

B's personale, der udfører tjeneste i Danmark, er undergivet danske ansvarsbestemmelser. B's personale udfører tjenesten efter de mellem B og personalets faglige organisationer indgåede overenskomster, men skal dertil følge samtlige A's instruktioner for opgavens udførelse, som også gælder for A's personale. A skal dog i den forbindelse respektere de overenskomstmæssige bindinger mellem B og personalets faglige organisationer.

12.12 (!)

för de enskilda tågen.

Fordon och personal

12.6 (!)

De fordon som var Part insätter i Öresundstågstrafiken skall vara godkända för trafik i såväl Sverige som Danmark. Den fordonsinsättande Parten har ansvar för detta, men den andra Parten skall i nödvändig omfattning bistå i godkännandeprocessen.

12.7 (!)

Personal, som omfattas av detta avtals punkt 5 och 6, som var Part sätter in i Öresundstågstrafiken, skall vara utbildad och säkerhetscertifierad i såväl Danmark som Sverige för körning med ifrågavarande tåg på ifrågavarande sträckor. Var Part har för sin egen personal ansvar för detta, men den andre Parten skall i nödvändig omfattning bistå i den föregående och nödvändiga godkännandeprocessen i enlighet med punkt 12.12 – 12.18 nedan. Oavsett att parterna enligt punkt 12.12 – 12.18 skall bistå varandra med utbildning, har varje Part det övergripande ansvaret för utbildning och kompetensnivå för sin egen personal.

12.8 (!)

A:s fordon används, och A:s personal utför tjänst i tåg i Sverige under B:s Trafikutöverskap samt A:s arbetsgivaransvar.

12.9 (!)

B:s fordon används och B:s personal utför tjänst i tåg i Danmark under A:s Trafikutöverskap samt B:s arbetsgivaransvar.

12.10 (!)

A:s personal som utför tjänst i Sverige är underkastad svenska ansvarsbestämmelser. A:s personal utför tjänsten enligt de mellan A och personalens fackliga organisationer ingångna överenskommelserna, men skall dessutom följa samtliga B:s instruktioner för uppdragets utförande som även gäller för B:s personal. B skal dock i detta avseende respektera de överenskommelser mellan A och personalens fackliga organisationer.

12.11 (!)

B:s personal, som utför tjänst i Danmark, är underkastad danska ansvarsbestämmelser. B:s personal utför tjänsten enligt de mellan B och personalens fackliga organisationer ingångna överenskommelserna, men skall dessutom följa samtliga A:s instruktioner för uppdragets utförande som även gäller för A:s personal. A skall dock i det avseendet respektera de överenskommelser mellan B

A påtager sig at specificere og forestå gennemførelsen af den supplerende (sikkerheds-) uddannelse for **B**'s lokomotivførerpersonale, der er nødvendig for dettes godkendelse til tjenstgøring i Danmark. Uddannelsen skal indbefatte undervisning og eksamination i det danske sikkerhedsreglement efter en mellem Parterne aftalt uddannelsesplan godkendt af Trafikstyrelsen.

12.13 (!)

A påtager sig endvidere at specificere og forestå gennemførelsen af den supplerende (sikkerheds-) uddannelse for **B**'s ombordpersonale, der er nødvendig for dettes godkendelse til tjenstgøring i Danmark. Uddannelsen skal indbefatte undervisning og eksamination i sikkerhedsrelaterede forhold efter en mellem Parterne aftalt uddannelsesplan godkendt af Trafikstyrelsen.

12.14 (!)

B påtager sig at specificere og forestå gennemførelsen af den supplerende (sikkerheds-)uddannelse for **A**'s lokomotivførerpersonale, der er nødvendig for dettes godkendelse til tjenstgøring i Sverige. Uddannelsen skal indbefatte undervisning og eksamination i det svenske sikkerhedsreglement efter en mellem Parterne aftalt uddannelsesplan godkendt af Järnvägsstyrelsen.

12.15 (!)

B påtager sig endvidere at specificere og forestå gennemførelsen af den supplerende (sikkerheds-) uddannelse for **A**'s togpersonale, der er nødvendig for dettes godkendelse til tjenstgøring i Sverige. Uddannelsen skal indbefatte undervisning og eksamination i sikkerhedsrelaterede forhold efter en mellem Parterne aftalt uddannelsesplan godkendt af Järnvägsstyrelsen.

12.16 (!)

A og **B** aftaler, tilrettelægger og gennemfører i fællesskab nødvendig undervisning og træning i redningsopgaver for kørende personale i form af beredskabsøvelser mv. i overensstemmelse med behov og retningslinier i henhold til svenske og danske myndighedskrav.

12.17 (!)

Detaljeret indhold og omfang af nævnte uddannelser fastlægges af den Part, der har Trafikudøverskabet, i overensstemmelse med myndighedskravene og efter samråd med den Part, som har arbejdsgiveransvaret.

12.18 (!)

Den Part, der har Trafikudøverskabet, forsyner den

och personalens fackliga organisationer.

12.12 (!)

A åtar sig att specificera och förestå genomförandet av den supplerande (säkerhets-) utbildningen för **B**'s lokförarpersonal som är nödvändig för dennes godkännande till tjänstgöring i Danmark. Utbildningen skall innefatta undervisning och examination i det danska säkerhetsreglementet enligt en mellan Parterna avtalad utbildningsplan godkänd av Trafikstyrelsen.

12.13 (!)

A åtar sig dessutom att specificera och förestå genomförandet av den supplerande (säkerhets-) utbildning för **B**'s ombordpersonal som är nödvändig för dennes godkännande till tjänstgöring i Danmark. Utbildningen skall innefatta undervisning och examination i säkerhetsrelaterade förhållanden enligt en mellan Parterna avtalad utbildningsplan godkänd av Trafikstyrelsen.

12.14 (!)

B åtar sig att specificera och förestå genomförandet av den supplerande (säkerhets-) utbildning för **A**'s lokförarpersonal som är nödvändig för dennes godkännande till tjänstgöring i Sverige. Utbildningen skall innefatta undervisning och examination i det svenska säkerhetsreglementet enligt en mellan Parterna avtalad utbildningsplan godkänd av Järnvägsstyrelsen.

12.15 (!)

B åtar sig dessutom att specificera och förestå genomförandet av den supplerande (säkerhets-) utbildning för **A**'s tågpersonal som är nödvändig för dennes godkännande till tjänstgöring i Sverige. Utbildningen skall innefatta undervisning och examination i säkerhetsrelaterade förhållanden enligt en mellan Parterna avtalad utbildningsplan godkänd av Järnvägsstyrelsen.

12.16 (!)

A och **B** avtalar, planerar och genomför gemensamt nödvändig undervisning och träning i räddningsuppgifter för körande personal i form av beredskapsövningar m.m. i överensstämmelse med behov och riktlinjer enligt svenska och danska myndighedskrav.

12.17 (!)

Detaljerat innehåll och omfattning av nämnda utbildningar fastläggs av den Part som har Trafikutöverskabet, i överensstämmelse med myndighedskraven och efter samråd med den Part som har arbetsgivaransvaret.

anden Parts personale med alt nødvendigt instruktionsmateriale, herunder reglementer, instrukser, tekniske beskrivelser m. v.

12.19 (!)

Parterne accepterer gensidigt hinandens helbreds-krav til personale, forudsat at disse krav er godkendt af respektive lands tilsynsmyndighed. Den Part, der har Trafikudøverskabet, har ret til at afvise personale, der ikke opfylder de trafiksikkerhedsmæssige krav eller følger instruktioner fra den pågældende Part.

12.20 (!)

I tilfælde af sikkerhedsmæssige hændelser, uheld eller tilløb til sådanne skal det implicerede personale underkaste sig de undersøgelsesbestemmelser, der er fastsat af den Part, der har Trafikudøverskabet.

12.21 (!)

Der er indberetningspligt mellem **A** og **B** m. h. t. disciplinære forseelser.

12.22 (!)

Forsikringsforpligtelsen følger Trafikudøverskabet.

Økonomisk godtgørelse

12.23

Parterne afholder selv alle omkostninger i relation til eget materiel og personale forbundet med opfyldelsen af bestemmelserne i denne aftales punkt 12.

Ansvar for skader

12.24 (!)

Mellem Parterne gælder følgende ansvar for skader på personer eller ting i Øresundstogtrafikken:

I forholdet til tredjemand har **A** som trafikudøver fuldt ansvar for ulykker og skader i Øresundstogtrafikken på dansk territorium.

På tilsvarende vis har **B** som trafikudøver i forholdet til tredjemand fuldt ansvar for ulykker og skader i Øresundstogtrafikken på svensk territorium.

Mellem Parterne er **A** eneansvarlig for skader i Øresundstogtrafikken på svensk territorium, såfremt de forårsages af **A's** eller dennes personales uagtsomhed eller forsæt. På tilsvarende vis er **B** eneansvarlig for skader i Øresundstogtrafikken på dansk territorium, såfremt de forårsages af **B's** eller dennes personales uagtsomhed eller forsæt.

Såfremt ansvar for ulykker eller skader opstår på grund af uagtsomhed eller forsæt skal den skadegørende Part kompensere den skadelidte Part på grundlag af det ansvar den skadelidte Part har overfor tredjemand.

12.18 (!)

Den Part som har Trafikutövarskapet förser den andre Partens personal med allt nödvändigt instruktionsmaterial, innefattande reglementen, instruktioner, tekniska beskrivningar m.m.

12.19 (!)

Parterna accepterar ömsesidigt varandras hälsokrav för personal, förutsatt att dessa krav är godkända av respektive lands tillsynsmyndighet. Den Part som innehar Trafikutövarskapet har rätt att avvisa personal som inte uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven eller följer instruktioner från ifrågavarande Part.

12.20 (!)

I fall av säkerhetsmässiga händelser, olycka eller incidenter skall den inblandade personalen underkasta sig de utredningsbestämmelser som är fastställda av den Part som har Trafikutövarskapet.

12.21 (!)

Det föreligger anmälningsplikt mellan **A** och **B** med hänsyn till disciplinära forseelser.

12.22 (!)

Försäkringsplikten följer Trafikutövarskapet.

Ekonomisk ersättning

12.23

Parterna betalar själva alla kostnader i relation till eget materiel och egen personal förbundna med uppfyllelse av bestämmelserna i detta avtals punkt 12.

Ansvar för skador

12.24 (!)

Mellan Parterna gäller följande ansvar för skador på person eller sak i Öresundstågtrafikken:

I förhållande till tredje man har **A** som trafikutövare fullt ansvar för olyckor och skador i Öresundstågtrafikken på danskt territorium.

På motsvarande sätt har **B** som trafikutövare i förhållande till tredje man fullt ansvar för olyckor och skador i Öresundstågtrafikken på svenskt territorium.

Mellan Parterna är **A** ensam ansvarig för skador i Öresundstågtrafikken på svenskt territorium om de orsakas av **A:s** eller dennes personals vårdslöshet eller uppsåt. På motsvarande sätt är **B** ensam ansvarig för skador i Öresundstågtrafikken på danskt territorium om de orsakas av **B:s** eller dennes personals vårdslöshet eller uppsåt.

Om ansvar för olyckor eller skador på detta sätt uppkommer på grund av vårdslöshet eller uppsåt, skall den skadegörande Parten kompensera den skadelidande Parten på grundval av det ansvar den skadelidande Parten har gentemot tredje man.

13 Samarbejde

13.1

Parterne nedsætter en samarbejdsgruppe (følgende benævnt "Samarbejdsgruppen") bestående af 3 faste medlemmer fra hver Part. Hertil kan der på det enkelte møde deltage et yderligere antal medlemmer fra hver Part, i det omfang det af den enkelte Part skønnes at være nødvendigt.

13.2

Samarbejdsgruppen har til formål at sikre koordination i Øresundstogtrafikken i henhold til nærværende aftale.

13.3

Samarbejdsgruppens faste medlemmer skal være højt organisatorisk placeret.

13.4

Samarbejdsgruppen mødes minimum seks gange om året eller efter behov og er ikke et dagligt arbejdsforum. De Daglige kontaktpersoner, jf. punkt 13.6, indkalder til møderne.

13.5

Samarbejdsgruppen kan træffe beslutninger om ethvert spørgsmål inden for rammerne af nærværende aftale som bliver forelagt.

13.6

Parterne udpeger hver en daglig kontaktperson og erstatning for denne (følgende benævnt "Daglige kontaktpersoner").

13.7

De Daglige kontaktpersoner har ansvar for den overordnede daglige koordinering mellem parterne, og har ansvar for at vurdere hvilke forhold, der skal afklares af Samarbejdsgruppen.

13.8

Uoverensstemmelser skal afklares dialogmæssigt og hurtigst muligt, og på lavest mulige organisatoriske niveau.

13.9

Alle beslutninger både i Samarbejdsgruppen og mellem de Daglige kontaktpersoner træffes efter enighed.

13.10

Samarbejdsgruppen kan til enhver tid bestemme, at et givent spørgsmål eller emne skal underlægges en vurdering af en eller flere af Samarbejdsgruppen udpegede eksperter. Udgiften hertil deles lige af Parterne. Den eller de valgte eksperter kan alene udtale sig vejledende om spørgsmålet.

13 Samarbete

13.1

Parterna tillsätter en samarbetsgrupp (i det följande benämnd "Samarbetsgruppen") bestående av 3 fasta medlemmar från varje Part. Därtill kan det på det enskilda mötet delta ett ytterligare antal medlemmar från vardera Parten, i den omfattning som det av den enskilda Parten anses vara nödvändigt.

13.2

Samarbetsgruppen har till syfte att säkra koordinering i Øresundstågstrafiken enligt föreliggande avtal.

13.3

Samarbetsgruppens fasta medlemmar skall vara organisatoriskt högt placerade.

13.4

Samarbetsgruppen möts minimum sex gånger om året eller efter behov och är inte ett dagligt arbetsforum. De Dagliga kontaktpersonerna, jfr punkt 13.6, kallar till mötena.

13.5

Samarbetsgruppen kan träffa beslut om varje fråga inom ramarna för föreliggande avtal som föreläggs.

13.6

Parterna utser var en daglig kontaktperson och en ersättare för denne (i det följande benämnd "Dagliga kontaktpersoner").

13.7

De Dagliga kontaktpersonerna har ansvar för den överordnade dagliga koordineringen mellan Parterna och har ansvar för att bedömma vilka förhållanden som skall avklaras av Samarbetsgruppen.

13.8

Oenighet skall avklaras genom dialog och så snabbt som möjligt och på lägsta möjliga organisatoriska nivå.

13.9

Alla beslut både i Samarbetsgruppen och mellan de Dagliga kontaktpersonerna träffas efter enighet.

13.10

Samarbetsgruppen kan vid varje tillfälle bestämma att en given fråga eller ett givet ämne skall underkastas en bedömning av en eller flera av Samarbetsgruppen utsedda experter. Kostnaden därför delas lika mellan Parterna. Den eller de valda experterna kan endast uttala sig vägledande om frågan.

14 Aftaleperioden

14.1 (!)

Denne aftale gælder så længe **A** har Trafikkontrakt med **TS** og **B** har Trafikkontrakt med **ST** om Øresundstogtrafikken.

14 Avtalstid

14.1 (!)

Detta avtal gäller så länge **A** har Trafikkontrakt med **TS**, och **B** har Trafikkontrakt med **ST** om Öresundstågstrafiken.

15 Ophør og ændringer

15.1 (!)

Denne aftale kan ikke opsiges af nogle af Parterne under aftaleperioden.

15.2 (!)

Nærværende aftale kan til enhver tid ændres, såfremt der er enighed herom mellem Parterne og ændringer godkendes af både **TS** og **ST**.

15.3

Alle ændringer skal ske i form af nummererede skriftlige tillæg til denne aftale.

15.4

Alle tillæg skal underskrives af en repræsentant for hver Parts ledelse.

15 Uppsägning och ändringar

15.1 (!)

Detta avtal kan inte sägas upp av någon av Parterna under avtalstiden.

15.2 (!)

Föreliggande avtal kan vid varje tidpunkt ändras om det råder enighet om detta mellan Parterna, och ändringarna godkänns av både **TS** och **ST**.

15.3

Alla ändringar skall ske i form av numrerade skriftliga tillägg till detta avtal.

15.4

Alla tillägg skall undertecknas av en representant för varje Parts ledning.

16 Tvistløsning

16.1

Parterne kan ved enighed til enhver tid bestemme, at en given uenighed eller tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale kan forelægges for **TS** og **ST** i fællesskab. Parterne er opmærksomme på, at **TS** og **ST** ikke er forpligtet til at afgøre uenigheden eller tvisten, ligesom Parterne ikke er forpligtet til at følge et eventuelt svar fra **TS** og **ST**.

16.2

Enhver uenighed og tvist mellem Parterne i forbindelse med nærværende aftale, herunder om dens anvendelse, fortolkning, opfyldelse eller misligholdelse, som ikke kan bilægges i mindelighed eller i henhold til proceduren i punkt 13 eller punkt 16.1, skal afgøres ved voldgift.

Såfremt en Part ønsker at indlede en voldgiftsag, skal denne part indstævne modparten i modpartens land i henhold til lov om voldgift i modpartens land. Voldgift skal således gennemføres på det sted, hvor indstævnte har sit hjemsted. Tvisten skal afgøres i henhold til de materielle retsregler i det land hvor voldgiften er nedsat. Ønsker indstævnte at rejse modkrav kan det ske indenfor rammerne af samme proces og skal i så fald bedømmes i henhold til samme materielle retsregler.

16.3

Såfremt Parterne ikke enes om andet skal processproget være engelsk.

16 Tvistelösning

16.1

Parterna kan vid enighet vid varje tidpunkt bestämma att en frågan som det råder oenighet om eller en tvist mellan Parterna i förbindelse med föreliggande avtal kan föreläggas **TS** och **ST** gemensamt. Parterna är uppmärksamma på att **TS** och **ST** inte är förpliktigade att avgöra oenigheten eller tvisten, liksom att Parterna inte är förpliktigade att följa ett eventuellt svar från **TS** och **ST**.

16.2

Varje oenighet och tvist mellan Parterna i förbindelse med föreliggande avtal, innefattande dess tillämpning, tolkning, uppfyllelse eller brott mot som inte kan göras upp i godo eller enligt proceduren i punkt 13 eller punkt 16.1 skall avgöras genom skiljeförfarande.

Om en Part önskar inleda skiljeförfarande, skall denne stämman motparten i motpartens land i enlighet med lag om skiljeförfarande i motpartens land. Skiljeförfarande skall således genomföras på den ort där svaranden har sin hemort. Tvisten skall avgöras enligt de materiella rättsreglerna i det land där skiljeförfarandet äger rum. Önskar svaranden resa motkrav, kan det ske inom ramarna för samma process och skall i så fall bedömas enligt samma materiella rättsregler.

16.3

Om Parterna ej överenskommer om annat, skall processspråket vara engelska.

Underskrifter/namnsteckning

, den

, den

[A]

[B]

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 4, Appendiks 1

Bilag 5

Stationer

November 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledning | 4 |
| 2 | Operatørens drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer | 5 |
| 2.1 | Drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer (U) | 5 |
| 2.1.1 | Vedligeholdelse af Ørestad station | 6 |
| 2.2 | Krav til betjening af passagerer på stationer | 6 |
| 2.2.1 | Salg af billetter og kort ved automat (U) | 7 |
| 2.2.2 | Betjent salg af billetter og kort (U) | 7 |
| 2.3 | Udstyr til salg af rejser | 7 |
| 2.3.1 | Adgang til DSB's billetsalgssystem ROSA | 7 |
| 2.3.2 | Billetsalgautomater og valideringsmaskiner (U) | 8 |
| 2.3.3 | Indførelse af Rejsekortet (U) | 8 |
| 2.3.4 | Personalets håndtering af rejsekortsystemet (U) | 8 |
| 2.3.5 | Information til passagererne om rejsekort | 9 |
| 2.4 | Tryghedsskabende foranstaltninger | 9 |
| 2.5 | Modtagepligt (U) | 9 |
| 3 | Leje af stationsfaciliteter | 10 |
| 3.1 | Vilkår for leje af faciliteter (U) | 10 |
| 3.1.1 | Moms (U) | 10 |
| 3.2 | Faciliteter Operatøren skal stille til rådighed for passagererne | 10 |
| 3.2.1 | Faciliteter der stilles til rådighed af DSB (U) | 10 |
| 3.2.2 | Faciliteter der stilles til rådighed af Banedanmark (U) | 10 |
| 3.3 | Faciliteter Operatøren kan vælge at leje | 10 |
| 3.4 | Faciliteter der ejes af A/S Øresund (U) | 10 |
| 3.5 | Overdragelsesplan | 11 |
| 3.6 | Leje af lokaler til det kørende personale (velfærdslokaler) | 11 |
| 4 | Operatørens vilkår for benyttelse af øvrige stationer | 12 |

Appendiks 1

Åbningstider for billetsalg januar 2006.

Appendiks 2

Erhvervslejekontrakt for faciliteter DSB stiller til rådighed for Operatøren. Appendiks 2 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 3

Erhvervslejekontrakt vedrørende opholds- og velfærdslokaler for det kørende personale. Appendiks 3 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 4

Beskrivelse af DSB's kameraovervågning på Helsingør, Kokkedal og Nivå stationer. Appendiks 4 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 5

Notat samt tegninger over de overdragede stationer, der beskriver DSB's ansvar for drift og vedligehold. Appendiks 5 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 6

Materiale om billetsalgsautomater. Appendiks 6 forefindes kun i datarummet.

1 Indledning

I det følgende beskrives betingelser og vilkår for Operatøren i tilknytning til driften af de stationer, som betjenes i relation til Kontrakten.

De omfattede stationer har forskellige ejerforhold. Operatørens forpligtelse og muligheder på de respektive stationer fremgår nedenfor.

På 11 af de i alt 17 stationer overdrages publikumsvendte funktioner til Operatøren.

Publikumsvendte funktioner på de øvrige 6 stationer varetages af DSB.

Som appendiks til bilaget er vedlagt lejekontrakter for de faciliteter, som Operatøren skal overtage drifts- og vedligeholdelsesansvaret for.

Sidst i bilaget beskrives betingelser for de velfærdslokaler til det kørende personale, der stilles til rådighed for Operatøren.

Nummereret tilbudstekst vedrørende salg og passagerservice på stationen er placeret i bilag 7.

2 Operatørens drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer

Ved en station forstås enhver lokalitet, som fungerer i tilknytning til banenettet med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog, jf. gældende bekendtgørelse om modtagepligt på stationer (august 2006 i Bekendtgørelse nr. 560 af 21/06/2000 om modtagepligt på stationer).

Der indgår følgende 17 stationer i Kontrakten: Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Nivå, Kokkedal, Rungsted Kyst, Vedbæk, Skodsborg, Klampenborg, Hellerup, Østerport, Nørreport, København H, Ørestad, Tårnby og Københavns Lufthavn Kastrup.

2.1 Drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer (U)

Driftsansvaret for følgende 11 stationer overdrages til Operatøren:

- Helsingør
- Snekkersten
- Espergærde
- Humlebæk
- Nivå
- Kokkedal
- Rungsted Kyst
- Vedbæk
- Skodsborg
- Ørestad
- Tårnby

I det følgende benævnt "de overdragede stationer".

Operatøren skal drive og vedligeholde de overdragede stationer.

Operatøren er ansvarlig for, at alle passagervendte faciliteter på de overdragede stationer fremtræder indbydende, ryddelige - herunder sneryddede og saltede - rengjorte, vel vedligeholdte og tilgængelige for passagererne. Herunder er Operatøren ansvarlig for de drifts- og vedligeholdelsesopgaver DSB inden overdragelse varetager af publikumsvendte faciliteter, jf. appendiks 5.

Operatøren er endvidere ansvarlig for billetsalg på de overdragede stationer.

På de øvrige stationer, der skal betjenes (Klampenborg, Hellerup, Østerport, Nørreport, København H og Københavns Lufthavn Kastrup stationer) vil DSB fortsat varetage stationernes drift og DSB vil således fortsat have ansvaret for samtlige drifts- og vedligeholdelsesopgaver på disse stationer. I nærværende Kontrakt benævnes disse stationer "øvrige stationer".

Faciliteterne på de overdragede stationer udlejes af ejerne, og ifølge lejeaftalerne pålægges Operatøren forpligtelsen til drift og vedligeholdelse af de lejede faciliteter på stationerne. Det skal bemærkes, at udlejning af faciliteter til Operatøren på de stationer, der ejes i fællesskab af hhv. DSB og Banedanmark, kun omfatter de dele af stationsbygningerne, der har relation til den for nærværende Kontrakt aktuelle togdrift, såsom ventelokaler, billetsalg m.v. Øvrige faciliteter, der ikke har relation til Kontrakten, er således stationsejernes ansvar.

Ejerskabet til stationerne fra Helsingør til og med København H er delt mellem DSB og Banedanmark. Stationerne Københavns Lufthavn Kastrup og Tårnby ejes af A/S Øresund, der igen ejes af Sund & Bælt A/S. Ørestad station ejes af Ørestads-selskabet.

Banedanmark stiller faciliteter og ydelser til rådighed for Operatøren i henhold til operatørkontrakten med Banedanmark, jf. bilag 10.

For stationer, der togetjenes af flere operatører, regulerer gældende bekendtgørelse om modtagepligt på stationer deres indbyrdes forhold.

5.1 Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil varetage ansvaret for De overdragede stationer, herunder:

- drift og vedligehold
- rengøring af passagervendte faciliteter

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om Operatørens drift af de overdragede stationer indebærer, at stationerne i det hele fremstår attraktive for passagererne.

2.1.1 Vedligeholdelse af Ørestad station

August 2006 varetages al drift og vedligehold på Ørestad station af Ørestads-selskabets entreprenør. Operatøren på dette tidspunkt, DSB, betaler ikke for denne drift og vedligehold.

Hvis forholdene omkring drift og vedligehold ændres inden – eller i løbet af kontraktperioden – på en sådan måde, at Operatøren selv skal varetage drift og vedligehold eller på anden vis skal bidrage økonomisk til dækning af udgifter i forbindelse med drift og vedligehold på Ørestad station, kompenseres Operatøren af Trafikstyrelsen for de direkte dokumenterede udgifter Operatøren måtte pålægges, således at Operatøren stilles økonomisk uændret.

Aftale om en sådan kompensation skal indgås med Trafikstyrelsen ved en tillægsaftale til nærværende Kontrakt.

2.2 Krav til betjening af passagerer på stationer

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

De generelle krav til salg af billetter og kort og information til passagererne er beskrevet i bilag 7.

2.2.1 **Salg af billetter og kort ved automat (U)**

Der skal være salg af billetter og kort fra de billetsalgsautomater, der stilles til rådighed for Operatøren i henhold til appendiks 2 på samtlige af de overdragede stationer.

2.2.2 **Betjent salg af billetter og kort (U)**

Der skal være betjent salg af billetter og kort på følgende af de overdragede stationer:

- Helsingør
- Snekkersten
- Espergærde
- Humlebæk
- Nivå
- Kokkedal
- Rungsted Kyst
- Tårnby

Ved driftsstart skal der for alle stationerne under et i antal timer som minimum være den samme åbningstid pr. uge, som der var på de overdragede stationer januar 2006 for billet salg indland, jf. appendiks 1

2.2.2.1 ***Ændrede åbningstider for betjent salg af billetter og kort i løbet af kontraktperioden***

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.

Hvis der foretages en begrænsning af åbningstider for betjent salg af billetter og kort vil vederlaget 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.

2.2.2.2 ***Andre aktiviteter i forbindelse med billetsalget (U)***

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 erhvervslejekontrakten indgået med DSB.

2.3 **Udstyr til salg af rejser**

2.3.1 **Adgang til DSB's billetsalgssystem ROSA**

Billet salgssystemet ROSA stilles af DSB til rådighed for Operatøren, jf. appendiks. 2.

2.3.2 Billetsalgsautomater og valideringsmaskiner (U)

Operatøren skal sælge billetter og kort fra de billetsalgsautomater samt anvende de valideringsmaskiner, der stilles til rådighed for Operatøren af DSB, jf. appendiks 2.

Som del af lejeaftalen med DSB varetager DSB vedligeholdelse af de billetsalgsautomater og valideringsmaskiner, der stilles til rådighed. Operatøren har ansvaret for den daglige drift, herunder rengøring og påfyldning af papir til billetudskrivning m.m.

Der henvises til appendiks 6 for funktionsbeskrivelse af billetsalgsautomater.

2.3.3 Indførelse af Rejsekortet (U)

Rejsekortsystemet forventes indført i to etaper, således at der i første omgang indføres rejsekort til brug for rejser internt i hovedstadsområdet og i Danmark og i anden omgang for rejser mellem Danmark og Sverige. Operatøren er forpligtet til at indføre og anvende rejsekortsystemet i begge etaper som nærmere beskrevet herunder og i pkt. 2.3.4 og 2.3.5.

Operatøren forpligtes til at anvende de salgs- og betjeningsenheder, som rejsekortsystemet bygges op omkring, herunder:

- Salgsterminaler på betjente stationer, hvor passagererne kan købe anonyme Rejsekort og indbetale penge på eksisterende Rejsekort
- Salgsautomater på stationer, hvor passagererne kan købe anonyme Rejsekort og indbetale penge på eksisterende Rejsekort
- Kortlæsere til ind- og udcheckning på stationer
- Bærbare kortlæsere til brug for personale i toget til kontrol af Rejsekort og salg af tillægsydelse

Når lejekontrakt for disse enheder foreligger skal Operatøren indgå aftale herom. Lejen refunderes af Trafikstyrelsen.

Alt vedligehold og væsentlige dele af driften af rejsekortsystemet varetages af leverandøren af systemet (East-West). Operatøren har ansvaret for den daglige drift, herunder rengøring og påfyldning af papir m.m.

Der henvises til datarummet for yderligere oplysninger om rejsekortsystemet.

2.3.4 Personalets håndtering af rejsekortsystemet (U)

I forbindelse med indførelse af rejsekortsystemet 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.

2.3.5 Information til passagererne om rejsekort

Operatøren har pligt til grundigt at informere passagererne om brug af og regler for rejsekortet forud for indførelse af rejsekort i begge de i pkt. 2.3.3 nævnte etaper og indtil passagererne er blevet fortrolige med systemet.

2.4 Tryghedsskabende foranstaltninger

5.2 Tilbudsgiver kan stille forslag om tryghedsskabende foranstaltninger på de overdragede stationer.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om der tilbydes bedre tryghed for passagererne på stationerne end svarende til minimumskrav i dette bilag.

2.4.1 Krav om kameraovervågning (U)

Operatøren skal udføre kameraovervågning på Helsingør, Snekkersten, Nivå og Kokkedal stationer, jf. appendiks 4.

2.5 Modtagepligt (U)

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

På Helsingør og Snekkersten stationer udfører Lokalbansen A/S (Helsingør-Hornbæk-Gilleleje og Helsingør-Hillerød) offentlig servicetrafik efter kontrakt med Hovedstadens Udviklings Råd.

3 Leje af stationsfaciliteter

3.1 Vilkår for leje af faciliteter (U)

I overensstemmelse med gældende bekendtgørelsen om modtagepligt på stationer indgår Operatøren en særskilt aftale med DSB om de faciliteter, der skal stilles til rådighed.

Aftalen er udformet som en erhvervslejekontrakt mellem DSB og Operatøren. Der indgås en samlet lejekontrakt for alle stationer. Erhvervslejekontrakten er vedlagt dette bilag som appendiks 2. Bestemmelser og priser heri er bindende for DSB.

3.1.1 Moms (U)

Ved aftaleindgåelsen er lejemålene ikke momsregistreret. 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.

3.2 Faciliteter Operatøren skal stille til rådighed for passagererne

3.2.1 Faciliteter der stilles til rådighed af DSB (U)

Operatøren skal leje de publikumsvendte faciliteter, som i appendiks 2 indgår under "Minimumskrav" og stille disse faciliteter til rådighed for passagererne.

3.2.2 Faciliteter der stilles til rådighed af Banedanmark (U)

De passagervendte faciliteter Banedanmark i henhold til Operatørkontrakten, jf. bilag 10, stiller til rådighed for Operatøren skal Operatøren stille til rådighed for passagererne.

3.3 Faciliteter Operatøren kan vælge at leje

Operatøren har mulighed for at leje de faciliteter, som i appendiks 2 indgår under "Tilvalg". Indgåelse af aftale om leje heraf på de i appendiks 2 opstillede vilkår kan alene indgås, såfremt dette sker samtidigt med indgåelsen af de passagervendte faciliteter, der indgår under "Minimumskrav", jf. pkt. 3.2.1.

5.3 Tilbudsgiver skal i sit tilbud angive hvilke lokaler under "Tilvalg" der agtes benyttet.

3.4 Faciliteter der ejes af A/S Øresund (U)

Efter aftale med A/S Øresund optræder DSB som udlejer af de faciliteter på Tårnby station, der udlejes til Operatøren efter lignende betingelser som de DSB-ejede stationer.

3.5 Overdragelsesplan

For at sikre såvel en god afvikling af DSB's aktiviteter som en god etablering af Operatørens aktiviteter i de lejede stationsfaciliteter, udarbejder Operatøren og DSB i fællesskab en overleveringsplan omfattende en periode på 1 måned op til driftsstart.

Overleveringsplanen skal på den ene side sikre DSB's muligheder for at afvikle nærværende trafikopgave til og med den sidste dag før Trafikstart og på den anden side sikre Operatørens muligheder for at afvikle nærværende trafikopgave fra den første dag efter Trafikstart. DSB og Lejer har herved et fælles ansvar for at varetage begge parter interesser på en ligeværdig måde.

Overleveringsplanen skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.11, fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder inden driftsstart.

3.6 Leje af lokaler til det kørende personale (velfærdslokaler)

Operatøren kan med DSB indgå aftale om en eller flere af de pakker vedrørende opholds- og velfærdslokaler for det kørende personale i overensstemmelse med den erhvervslejekontrakt, der er vedlagt i appendiks 3.

4 Operatørens vilkår for benyttelse af øvrige stationer

DSB er forpligtet til at give andre operatører adgang til de øvrige stationer efter de retningslinier, der er fastsat i gældende bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

Herudover forpligtes DSB i særskilte retningslinier i forbindelse med udbuddet på de øvrige stationer til at fremlægge og udstille informationsmateriale fra Operatøren på en ikke diskriminerende måde i forhold til, hvorledes DSB's tilsvarende materiale behandles.

DSB's personale på disse stationer skal gøre sig bekendt med informationer om uregelmæssigheder, andre vigtige forhold for passagererne vedrørende Operatørens trafik på disse stationer og videregive disse til passagererne på en ikke diskriminerende måde i forhold til, hvorledes DSB's tilsvarende forhold behandles.

DSB skal på de øvrige stationer endvidere sikre, at publikumsfaciliteter som venterum og toiletter stilles til rådighed i Operatørens driftstid.

Operatøren henvender sig til DSB vedrørende alle forhold på øvrige stationer.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 5, Stationer

Bilag 5
Appendiks 1
Åbningstider for billetsalg januar
2006

September 2006

1 Åbningstider for billetsalg på de overdragede stationer januar 2006

Helsingør station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.30-19.00 |
| Tir | 06.30-19.00 |
| Ons | 06.30-19.00 |
| Tor | 06.30-19.00 |
| Fre | 06.30-19.00 |
| Lør | 09.00-17.00 |
| Søn | 10.00-17.00 |

Billetsalg udland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 10.00-17.00 |
| Tir | 10.00-17.00 |
| Ons | 10.00-17.00 |
| Tor | 10.00-17.00 |
| Fre | 10.00-17.00 |
| Lør | Lukket |
| Søn | Lukket |

Snekkersten station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.30-18.30 |
| Tir | 06.30-18.30 |
| Ons | 06.30-18.30 |
| Tor | 06.30-18.30 |
| Fre | 06.30-18.30 |
| Lør | 09.00-16.30 |
| Søn | 10.00-16.30 |

Espergærde station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.00-18.00 |
| Tir | 06.00-18.00 |
| Ons | 06.00-18.00 |
| Tor | 06.00-18.00 |
| Fre | 06.00-18.00 |
| Lør | 07.30-14.00 |
| Søn | Lukket |

Humblebæk station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.30-18.30 |
| Tir | 06.30-18.30 |
| Ons | 06.30-18.30 |
| Tor | 06.30-18.30 |
| Fre | 06.30-18.30 |
| Lør | Lukket |
| Søn | Lukket |

Nivå station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.30-18.30 |
| Tir | 06.30-13.00 |
| Ons | 06.30-13.00 |

Kokkedal station

Billetsalg indland

| | |
|-----|-------------|
| Man | 06.00-19.30 |
| Tir | 06.00-19.30 |
| Ons | 06.00-19.30 |

Tor 06.30-13.00

Fre 06.30-18.30

Lør Lukket

Søn Lukket

Tor 06.00-19.30

Fre 06.00-19.30

Lør 08.00-19.30

Søn 08.00-19.30

Rungsted Kyst station
Billetsalg indland

Man 06.30-18.30

Tir 06.30-18.30

Ons 06.30-18.30

Tor 06.30-18.30

Fre 06.30-18.30

Lør 09.00-17.00

Søn 10.00-17.00

Tårnby station
Billetsalg indland

Man 06.00-18.30

Tir 06.00-18.30

Ons 06.00-18.30

Tor 06.00-18.30

Fre 06.00-18.30

Lør 08.00-16.00

Søn 09.30-16.00

Billetsalg udland

Man 09.00-17.00

Tir 09.00-17.00

Ons 09.00-17.00

Tor 09.00-17.00

Fre 09.00-17.00

Lør Lukket

Søn Lukket

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 5, Appendiks 1

Bilag 6

Personale

Januar 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 2 | Bemanding | 4 |
| 2.1 | Bemandingskrav (U) | 4 |
| 2.2 | Personalepolitik | 4 |
| 2.2.1 | Formuleret personalepolitik (U) | 4 |
| 2.2.2 | Rapporteringskrav vedrørende personalepolitik | 5 |
| 2.3 | Arbejdsforhold | 5 |
| 2.4 | Rekruttering og uddannelse | 5 |
| 2.4.1 | Sikring af tilstrækkeligt antal medarbejdere (U) | 5 |
| 2.4.2 | Omkostninger ved uddannelse af lokomotivførere | 6 |
| 2.4.3 | Adgang til lokomotivførerpraktik i forberedelsesperioden | 8 |
| 2.4.4 | Operatørens forpligtelser vedrørende praktik i forbindelse med lokomotivføreruddannelsen | 9 |
| 3 | Myndighedskrav til uddannelse og helbred | 10 |
| 3.1 | Helbredskrav til medarbejdere med sikkerhedsrelaterede funktioner | 10 |
| 3.2 | Uddannelseskrav for lokomotivførere | 11 |
| 3.2.1 | Øresundsforbindelsen – uddannelseskrav til lokomotivførere | 12 |
| 3.3 | Uddannelseskrav til øvrigt ombordpersonale (togpersonale) | 12 |
| 3.3.1 | Øresundsforbindelsen - uddannelseskrav til togpersonale | 13 |
| 3.4 | Uddannelseskrav til køremænd | 13 |
| 3.5 | Uddannelseskrav til klargøringspersonale | 13 |
| 3.6 | Uddannelseskrav til værkstedspersonale | 13 |
| 3.7 | Uddannelseskrav til salgspersonale | 14 |
| 3.8 | Efteruddannelseskrav til medarbejdere med sikkerhedsrelaterede funktioner | 14 |
| 4 | Virksomhedsoverdragelse af overenskomstansatte | 15 |
| 4.1 | Hvem er omfattet? | 15 |
| 4.2 | Operatørens forpligtelser i forbindelse med overførte medarbejdere | 16 |
| 4.2.1 | Refusionsopgørelse | 16 |
| 4.3 | Frist for medarbejderne for meddelelse om de vil gøre brug af retten til at nægte overdragelse | 17 |
| 5 | Information til og om de berørte medarbejdere | 18 |

Appendiks 1

1. Oversigt over medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven

Appendiks 2

2. Øresundsuddannelse

1 Indledning

I dette bilag beskrives kravene til bemanning af nærværende trafik, Operatørens forpligtelser på personaleområdet, de eksisterende muligheder for at få uddannet personale og vilkårene for overtagelse af personale fra DSB.

I bilaget anføres hvilke forudsætninger, der skal lægges til grund ved indregning af omkostninger til uddannelse af lokomotivførere i vederlaget.

Operatøren skal i øvrigt være opmærksom på de generelle arbejdsmarkedsretlige krav.

Endvidere skal Operatøren være opmærksom på de myndighedskrav, der stilles til uddannelse af personale med sikkerhedsrelaterede funktioner, som indgår i løsning af operatøropgaven.

Endelig skal en ny operatør være opmærksom på de gældende regler for personaleforhold ved virksomhedsoverdragelse.

Nærværende trafikopgave løses i dag af DSB. Opgaverne udføres af personer, som alt overvejende er ansat i DSB, herunder også tjenestemandsansat personale. Der er ikke etableret ordninger, der giver tjenestemandsansat personale mulighed for at overgå til beskæftigelse hos Operatøren på specielle vilkår.

2 Bemanding

2.1 Bemandingskrav (U)

Det påhviler Operatøren til enhver tid at sørge for bemanding af alle nødvendige arbejdsfunktioner for at sikre opfyldelse af nærværende Kontrakt, herunder at de til enhver tid gældende sikkerhedsmæssige krav vedrørende bemanding i forbindelse med afvikling af trafikken overholdes.

6.1 Tilbuddet skal for hver af de nedenfor nævnte personalekategorier indeholde oplysning om det antal medarbejdere opgjort som fuldtidsstillinger, som Operatøren forventer at anvende fra driftsstart:

1. Lokomotivførere
2. Øvrigt ombordpersonale
3. Klargøringspersonale
4. Værkstedspersonale
5. Planlæggere/disponenter
6. Salgspersonale

Der vil ved vurderingen af tilbudene blive lagt vægt på, om der i tilbudet er oplyst et realistisk antal medarbejdere i hver kategori i forhold til behovet.

2.2 Personalepolitik

2.2.1 Formuleret personalepolitik (U)

Operatøren skal sikre, at der indføres en formuleret personalepolitik for Operatørens virksomhed i forbindelse med nærværende trafikopgave, og at der i hele kontraktperioden til stadighed er en formuleret personalepolitik. Operatøren skal sikre at den første udgave af personalepolitikken indføres inden for Kontraktens første år.

6.2 Tilbuddet skal indeholde en beskrivelse af det overordnede indhold i personalepolitikker og politikker om arbejdsmiljø, som operatøren påtænker at indføre. Såfremt tilbudsgiver i sin eksisterende operatørvirksomhed har synlige resultater af den i den eksisterende virksomhed førte personalepolitik (så som statistik over personaleomsætning, sygefraværstatistik mm.), som kan understøtte den politik Operatøren vil søge indført, kan dette vedlægges tilbuddet. Tilbudsgiver kan endvidere oplyse, om Operatøren vil gennemføre særlige tiltag med henblik på at understøtte det rummelige arbejdsmarked (inddragelse af udsatte grupper i Operatørens organisation mv.)

Der vil ved vurderingen af nummereret tilbudstekst 6.2 blive lagt vægt på i hvilken udstrækning den anførte personalepolitik kan forventes at bidrage til Operatørens

evne til at tiltrække og fastholde medarbejderne, til at opnå tilfredse og fleksible medarbejdere, til at bibeholde en god og stabil drift og endelig om politikker vedrørende arbejdsmiljø og det rummelige arbejdsmarked, vil understøtte statslige politikker på disse områder.

2.2.2 Rapporteringskrav vedrørende personalepolitik

Der skal en gang årligt til Trafikstyrelsen sendes en redegørelse for virksomhedens personalepolitik og dens udmøntning, herunder bl.a. statistik over sygefravær og personaleomsætning, jf. bilag 12, appendiks 1, nr. 20.

2.3 Arbejdsforhold

Medarbejdere hos DSB har behov for at få oplysninger om Operatørens håndtering af arbejdsforholdene, for bl.a. at have dette som grundlag for at kunne træffe beslutning om, hvorvidt medarbejderen vil overgå til beskæftigelse hos Operatøren. Vedrørende vilkårene for medarbejderes overgang til beskæftigelse hos Operatøren efter reglerne i Virksomhedsoverdragelsesloven henvises til den nærmere beskrivelse i afsnit 4, herunder til pkt. 4.3 om frist for medarbejdernes meddelelse om, hvorvidt medarbejderen vil nægte at lade sig overdrage til beskæftigelse hos Operatøren.

6.3 Tilbuddet skal, for hver af de i pkt. 2.1 under ad) 1-6 nævnte personalekategorier, som minimum indeholde oplysning om, hvilke principper der vil blive anvendt for følgende forhold:

- Hvor mange medarbejdere, Operatøren forventer stationeret på hvilke stationer/depoter/tjenestesteder.
- Principper for arbejdstidens fordeling og placering.
- Principper for turnusplaner.
- Principper for fordeling mellem faste ture/tjenester og reserver.
- Principper for fridagstildeling.
- Principper for ferietilrettelæggelse.

Der vil ved vurderingen af nummereret tilbudstekst 6.3 blive lagt vægt på i hvilken udstrækning de anførte principper kan forventes at bidrage til Operatørens evne til at tiltrække og fastholde medarbejderne, at opnå tilfredse og fleksible medarbejdere og at sikre en god og stabil drift.

2.4 Rekruttering og uddannelse

2.4.1 Sikring af tilstrækkeligt antal medarbejdere (U)

Operatøren har ansvar for at sikre, at der indenfor samtlige personalekategorier er et tilstrækkeligt antal medarbejdere til opfyldelse af Kontrakten.

Operatøren har ansvar for, at virksomhedens medarbejdere har den fornødne uddannelse til at varetage de pålagte funktioner, herunder at personale, der varetager

sikkerhedsklassificerede funktioner, er uddannet i de sikkerhedsbestemmelser, der til enhver tid måtte være gældende for den pågældende funktion. I tilfælde af ny lovgivning eller nye krav til sikkerhed skal Operatøren således sikre, at medarbejderne modtager den nødvendige efteruddannelse.

Operatøren skal sikre uddannelse af personale i såvel forberedelsesperioden, som i den efterfølgende driftsperiode.

6.4 Tilbuddet skal beskrive Operatørens plan for rekruttering, uddannelse samt i relevant omfang efteruddannelse af det nødvendige antal medarbejdere for hver personalekategori til håndtering af samtlige operatørfunktioner, som er omfattet af Kontrakten, således at de stillede krav til optimal drift fra driftsperiodens første dag og løbende gennem kontraktperioden kan opfyldes.

Vedrørende forberedelsesperioden skal tilbuddet indeholde en plan for den nødvendige rekruttering og uddannelse med angivelse af aktiviteter, som Operatøren anser for nødvendige i forhold til bl.a. at tilvejebringe medarbejdere til bemanding af alle nødvendige arbejdsfunktioner for at sikre opfyldelse af nærværende Kontrakt. Tidsplanen skal identificere milepæle, der kan være kritiske i forhold til problemfri driftsstart.

Planen skal vedrørende uddannelse af lokomotivførere angive hvornår nye lokomotivførere forventes ansat, hvordan Operatøren forventer at fordele den nødvendige praktik mellem sig selv og mellem øvrige operatører indbyrdes, jf. pkt. 2.4.3, og endvidere angive:

- en milepæl (1. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de første uddannelseshold til uddannelse af lokomotivførere,
- en milepæl (2. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de uddannelseshold, som svarer til, at der ved gennemførelsen af holdet/holdene er uddannet halvdelen af de lokomotivførere, som Operatøren, jf. pkt. 2.1, ad) 1, har anført som nødvendige at uddanne inden driftsstart og
- en milepæl (3. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de uddannelseshold, som svarer til, at der ved gennemførelsen af holdet/holdene er uddannet det fulde antal lokomotivførere, som Operatøren, jf. nummereret tilbudstekst nr. 6.1, har anført som nødvendige at uddanne inden driftsstart.

Ved evalueringen heraf vil der blive lagt vægt på om de i tilbudet fremlagte planer, herunder milepæle, forekommer hensigtsmæssige i relation til at sikre en tilstrækkelig og kompetent medarbejderstab ved driftsstart og løbende igennem kontraktperioden.

2.4.2 Omkostninger ved uddannelse af lokomotivførere

Operatørens omkostninger til uddannelse af lokomotivførere vil delvist være bestemt af bekendtgørelse om praktikpladsordning ved uddannelse til fører af trækraftenheder indenfor jernbanedrift (lokomotivførere), som i form af høringsudkast med tilhørende høringsbrev er gjort tilgængeligt i datarummet.

Elever under uddannelse til lokomotivfører modtager løn og omkostningsdækkende ydelser under uddannelsen, idet eleven for at kunne deltage i uddannelsen skal være ansat i en virksomhed, jf. den nærmere beskrivelse af uddannelseskraft for lokomotivførere under pkt. 3.2.

Omkostninger til skoleundervisningen i lokomotivføreruddannelsen dækkes af Undervisningsministeriet, herunder delvis dækning af opholdsomkostninger i forbindelse med skoleundervisningen, idet der ydes tilskud til indkvartering af elever efter reglerne i Lov om institutioner for erhvervsrettet uddannelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 954 af 28. november 2003 med senere ændring.

I skoleperioderne vil virksomheden, der har elever under uddannelse, kunne påregne at modtage delvis refusion af løn og tilskud til elevernes befodringsudgifter i forbindelse med skoleophold, efter reglerne i lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion (AER), jf. lovbekendtgørelse nr. 107 af 18. februar 2004.

De med ansættelsen forbundne omkostninger til løn (herunder andel af løn i skoleperioden, der ikke dækkes via AER tilskuddet), samt omkostningsdækkende ydelser, herunder time- og dagpenge, kørselsgodtgørelse, eventuelle opholdsomkostninger mv. til lokomotivførereleverne samt kørelæreromkostninger til den virksomhed, der har eleverne i praktik, afholdes af den virksomhed, der har elever under uddannelse. Omkostningen til praktik hos en anden virksomhed er i henhold til den kommende bekendtgørelse fastlagt til maksimalt de gennemsnitlige dokumenterede omkostninger tillagt avance på 5 %. Herudover må det påregnes, at virksomhederne har administrationsomkostninger i forbindelse med virksomhedernes deltagelse i koordinering og tilrettelæggelse af praktikken i forbindelse med uddannelsen, jf. bekendtgørelsen.

Den 31. januar 2007 forventes transportministeren at fremsætte et ændringsforslag til lov om jernbane. Lovforslaget indebærer bl.a., at der skabes hjemmel til en forpligtende betalingsordning med tilhørende refusion for operatørerne i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Såfremt lovforslaget bliver vedtaget med dets indhold, vil praktikpladsordningen, som er beskrevet i bekendtgørelsen, blive udbygget med den i lovforslaget angivne betalings- og refusionsordning.

Vilkår for ordningen vil fremgå af en vejledning, der udarbejdes i forlængelse af den endelige bekendtgørelse. I tilbudsgivningen vil følgende kunne lægges til grund. Operatøren skal indbetale et årligt bidrag til betalings- og refusionsordningen på 4,718 mio. kr. (prisniveau pr. 1. juli 2006), baseret på at der i alt for alle operatører årligt skal uddannes 200 lokomotivførere og at det samlede betalingsbidrag pr. lokomotivfører er 337.000 kr. (prisniveau pr. 1. juli 2006). Fordelingsnøglen mellem operatørerne vil være antallet af togminutter, og heraf kan Kystbanen og Øresundstog antages at udgøre i alt 7 % af den samlede trafik.

Bidraget skal betales a conto for et kommende år, baseret på et forventet antal personer, som skal påbegynde uddannelse i det kommende år. Såfremt det faktiske antal personer skulle afvige fra det forventede antal, vil der ske en regulering af betalingen, som ville kunne gå i begge retninger. For den nye operatørs vedkommende vil efterreguleringen af bidraget til uddannelsen indgå i den løbende regu-

lering af det samlede vederlag, således at en eventuel merbetaling til uddannelsen modsvares af et tilsvarende tillæg til vederlaget, og tilsvarende et fradrag fra vederlaget i tilfælde af mindre betaling til uddannelsen.

Operatøren vil i henhold til den kommende bekendtgørelse modtage refusion fra Trafikstyrelsen med et forventet samlet beløb på 327.000 DKK pr. lokomotivførerelev (pris- og lønniveau pr. 1. juli 2006). Dette beløb reguleres én gang årligt pr. 1. januar med satsreguleringsprocenten, jf. lov om en satsreguleringsprocent. Det præcise beløb vil fremgå af bekendtgørelsen.

Refusionen udbetales til Operatøren. Halvdelen udbetales, når eleven har afsluttet uddannelsen og den anden halvdel, når lokomotivføreren har været ansat i Operatørens virksomhed 1 år.

2.4.3 Adgang til lokomotivførerpraktik i forberedelsesperioden

Retningslinier og procedurer for tilvejebringelse af praktikpladskapacitet og planlægning af praktikforløb vil være bestemt af bekendtgørelse om praktikpladsordning ved uddannelse til fører af trækraftenheder indenfor jernbanedrift (lokomotivfører), som i form af høringsudkast med tilhørende høringsbrev er gjort tilgængeligt i datarummet.

Oplysninger om den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen fremgår af pkt. 3.2 Den for gennemførelsen af den praktiske del af uddannelsen nødvendige praktik kan tilvejebringes på flere måder:

- Gennem praktik hos DSB
- Gennem praktik hos Arriva Tog A/S
- Gennem praktik hos Railion Danmark
- Gennem praktik hos Lokalbanen A/S
- Gennem praktik som Operatøren selv står for, f.eks. gennem anvendelse af de togsæt, der stilles til rådighed i forberedelsesperioden jf. bilag 3, pkt. 4.1.2 og 4.2.1. Dette forudsætter, at Operatøren har opnået de nødvendige godkendelser jf. bilag 9, pkt. 2.4 mv., og at Operatøren råder over kørelærere
- Gennem praktik hos andre operatører

I henhold til den kommende bekendtgørelse er operatørerne forpligtet til at stille praktikpladser til rådighed for andre jernbanevirksomheders uddannelse af lokomotivførere. Trafikstyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer om praktikpladsordningen, herunder omfanget af den enkelte jernbanevirksomheds pligt til at stille praktikplads og kørelærere til rådighed.

Trafikstyrelsen vil således på grundlag af i de i henhold til bekendtgørelsen udstedte retningslinier pålægge øvrige jernbanevirksomheder at stille den for Operatøren nødvendige praktik til rådighed. Trafikstyrelsen fastlægger i samarbejde med Operatøren og øvrige jernbanevirksomheder den konkrete udformning af praktikforløbet for Operatørens lokomotivførerelever.

Trafikstyrelsen vil endvidere i nødvendigt omfang pålægge DSB at stille praktik til rådighed for litra- og strækingsindøvning af lokomotivførere, som i forvejen har lokomotivførerlicens, således at disse kan anvendes på de Kystbanen og i Øresundstrafikken.

I forberedelsesperioden er DSB pålagt at kunne tilbyde en dansk tillægsuddannelse til lokomotivførere uddannet i Sverige, svarende til den godkendte Øresundsuddannelse, efter behov tilpasset med infrastrukturkendskab til Helsingør.

2.4.4 Operatørens forpligtelser vedrørende praktik i forbindelse med lokomotivføreruddannelsen

Operatørens forpligtelse til selv at stille praktikpladser til rådighed vil være bestemt af en bekendtgørelse om praktikpladsordning ved uddannelse til fører af trækraftenheder indenfor jernbanedrift (lokomotivførere), som i form af høringsudkast med tilhørende høringsbrev er gjort tilgængeligt i datarummet.

Af bekendtgørelsen vil fremgå, at Operatøren i hele kontraktperioden vil være forpligtet til på lige og ikke diskriminerende vilkår at stille praktik til rådighed for andre jernbanevirksomheders uddannelse af lokomotivførere. Forpligtelsen gælder praktik i uddannelsesforløb til opnåelse af lokomotivførerlicens og –certifikat i overensstemmelse med de af Trafikstyrelsen til enhver tid udstedte bestemmelser om krav til lokomotivførere.

Operatøren er i hele kontraktperioden forpligtet til at deltage i koordineringen af praktikken mellem jernbanevirksomhederne og til at varetage tilrettelæggelsen af praktikken i Operatørens virksomhed.

3 Myndighedskrav til uddannelse og helbred

Operatøren kan ikke tage for givet at kunne overtage et tilstrækkeligt antal medarbejdere fra DSB til varetagelse af forpligtigelserne i forbindelse med trafikken. Der gives derfor i det følgende en overordnet orientering om, de eksisterende myndighedskrav til de forskellige arbejdsfunktioner i forbindelse med jernbanedriften og om eksisterende uddannelser.

De gældende sikkerhedsbestemmelser for jernbaneinfrastrukturen kan fås hos den ansvarlige jernbaneinfrastrukturforvalter. I forbindelse med nærværende trafikopgave er der to infrastrukturforvaltere: Banedanmark www.banedanmark.dk og Øresundsbro Konsortiet www.oeresundsbron.dk.

For så vidt angår uddannelse af lokomotivførere er der etableret en offentlig uddannelse. For de øvrige personalekategorier er der ikke offentlige uddannelser. Uddannelse af øvrigt personale er baseret på operatørernes egne interne uddannelser.

Operatøren skal være opmærksom på, at uddannelser med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold i henhold til § 21 j, jf. § 21 i, stk. 1 nr. 3, i lov om jernbane (jf. bekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004) skal godkendes af Trafikstyrelsen, inden de iværksættes.

Adgang til at få personale uddannet kan eventuelt fås hos eksisterende operatører mod betaling.

Da trafikken er grænseoverskridende skal lokomotivførere og øvrigt ombordpersonale, der indgår i trafikken over Øresund, have uddannelse også i relevante svenske sikkerhedsforhold samt infrastrukturkendskab til de relevante dele af det svenske jernbanenet og på Øresundsforbindelsen.

Appendiks 2 til dette bilag indeholder en beskrivelse af krav til og mulighed for adgang til uddannelse af personale til kørsel over Øresundsforbindelsen samt på svensk og dansk side for personale uddannet i henholdsvis Danmark og Sverige.

3.1 Helbredskrav til medarbejdere med sikkerhedsrelaterede funktioner

Personale, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, skal helbredsgodkendes, jf. Bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet med senere ændringer.

Der henvises endvidere til "Vejledning til bekendtgørelse om helbredskrav på jernbaneområdet" af 15. juli 2002.

Operatøren skal betale gebyr for sagsbehandling i forbindelse med helbredsgodkendelse af sikkerhedsklassificeret personale, jf. Bekendtgørelse nr. 781 af 5. september 2003 om gebyrer på Jernbanetilsynets område.

3.2 Uddannelseskrav for lokomotivførere

Myndighedsbestemmelser om krav til lokomotivførere findes i Trafikstyrelsens BJ nr. 2-020.001 - Bestemmelser om krav til lokomotivførere. Endvidere henvises til "Vejledning til BJ nr. 2-020.001 - Bestemmelser til krav til lokomotivførere".

BJ'en og den tilhørende vejledning findes på Trafikstyrelsens hjemmeside www.trafikstyrelsen.dk.

I BJ'en fastsættes krav om bl.a. følgende forhold:

- Adgangs- og uddannelseskrav for opnåelse af lokomotivførerlicens og lokomotivførercertifikat for et givent infrastruktur- og litrakendskab.
- Krav til godkendelse af uddannelses- og efteruddannelsesordninger samt til eksamen og censorer.

Trafikstyrelsen udsteder lokomotivførerlicens til lokomotivførere, der er uddannet i Danmark, og godkender udenlandske lokomotivførere, der skal udføre trafik i Danmark.

Der er etableret en offentlig uddannelse af lokomotivførere. Uddannelsen kombinerer skoleundervisning og praktik, som foregår vekselvis med teori på skole og praktik i godkendte jernbanevirksomheder.

Den grundlæggende skoleuddannelse omfatter 16 ugers (80 dage) skoleundervisning opdelt på 5 skoleperioder. Skoleperioderne er afbrudt af køreundervisning i den virksomhed, hvor eleven er ansat og virksomheder, der samarbejder med virksomheden om køreundervisningen. Den samlede uddannelsestid udgør normalt 10 måneder, jf. § 2, stk. 1, i Undervisningsministeriets uddannelsesbekendtgørelse samt punkt 2 i Undervisningsministeriets vejledning.

I grunduddannelsens nuværende udformning indgår indlæring i ét litra på én valgt infrastruktur med henblik på opnåelse af lokomotivførercertifikat for litra- og infrastrukturkendskab, jf. punkt 3.3.2 i Undervisningsministeriets vejledning.

Teoridelen

Den teoretiske undervisning finder sted på skoler for erhvervsrettet uddannelse. I Københavnsområdet er TeSe (Teknik- og Serviceskole i Ishøj) www.tese.dk godkendt som udbyder, og i Tønder er EUC Syd (Erhvervsuddannelses Center Syd) www.eucsyd.dk godkendt som udbyder.

Bestemmelserne vedrørende skoleundervisningen findes i Undervisningsministeriets bekendtgørelse nr. 191 af 18. marts 2005 om uddannelse til fører af trækraftenheder inden for jernbanedrift (lokomotivførere), herefter benævnt "Undervisningsministeriets uddannelsesbekendtgørelse". Der henvises endvidere til vejledningen, VEJ nr. 9712 af 29. juli 2005 til bekendtgørelsen, herefter benævnt "Under-

visningsministeriets vejledning", der indeholder en nærmere beskrivelse af uddannelsen og sammenhængen mellem skoledelen og køreundervisningen i jernbanevirksomheden.

Som adgangskrav til uddannelsen stilles bl.a. at personen skal være ansat i en af Trafikstyrelsen godkendt jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, eller at den pågældende med henblik på uddannelse skal være ansat i en virksomhed, der kan sandsynliggøre over for Trafikstyrelsen, at den vil kunne opnå de relevante tilladelser til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur, jf. § 7 i Undervisningsministeriets uddannelsesbekendtgørelse.

Praktikdelen

Den praktiske undervisning finder sted hos operatørerne. Den praktiske del af uddannelsen skal fremgå af en uddannelsesordning. Uddannelsesordningen udarbejdes af Operatøren eller efter anmodning fra Operatøren af Det Rådgivende Lokomotivførerudvalg, og skal godkendes af Trafikstyrelsen, inden praktikuddannelsen kan gennemføres, jf. § 2, stk. 2, i Undervisningsministeriets uddannelsesbekendtgørelse samt punkt 3.3.1 i Undervisningsministeriets vejledning.

Der er i datarummet adgang til den gældende "Uddannelsesordning for den praktiske del af uddannelsen til lokomotivfører af 30.09.05", som bl.a. indeholder en oversigt over uddannelsesforløbet.

Der kan søges supplerende oplysninger om den offentlige lokomotivføreruddannelse hos Transporterhvervets uddannelsesråd www.tur.dk Henvendelse kan rettes til sekretæren for Det Rådgivende Udvalg for lokomotivførere v/ Jørgen Jæger på telefon nr. + 45 35 87 87 09 eller ved mail til jj@tur.dk

3.2.1 Øresundsforbindelsen – uddannelseskrav til lokomotivførere

En nærmere beskrivelse findes i appendiks 2 til dette bilag.

Lokomotivførere, som skal indgå i trafikken over Øresund, skal have en speciel Øresundsuddannelse, der bl.a. omfatter uddannelse i relevante forhold på Øresundsforbindelsen, særligt tunnelkørsel og evakuering, samt en særlig sprogmodel "Dansk-svensk sprogkonvention". Desuden skal lokomotivførerne uddannes i svenske sikkerheds- og driftsregler samt have infrastrukturkendskab (herunder strækningkendskab) for den svenske infrastruktur.

3.3 Uddannelseskrav til øvrigt ombordpersonale (togpersonale)

Der stilles en række jernbanesikkerhedsmæssige krav til øvrigt ombordpersonale og uddannelsen af personalet.

Uddannelse af togpersonale skal sikre, at personalet oplæres i de relevante dele af nedenstående sikkerhedsforskrifter, der gælder for de funktioner, som personalet skal varetage:

- SR (Sikkerhedsreglement af 1975)
Indeholder de generelle og grundlæggende jernbanesikkerhedsregler.
- SIN (Sikkerhedsinstruks)
Indeholder supplerende instrukser til SR
- UR (Uhedsreglementet)
Indeholder regler for håndtering af hændelser og uheld.

Der eksisterer pr. 1. juli 2006 virksomhedsuddannelser hos eksisterende operatører for personale med funktioner ombord baseret på den enkelte operatørs behov. Uddannelserne er godkendt af Trafikstyrelsen.

Udover de jernbanesikkerhedsmæssige krav, der stilles til uddannelse af togpersonale, er der sprogkrav af hensyn til servicen for passagererne, jf. bilag 7, pkt. 5.3.

3.3.1 Øresundsforbindelsen - uddannelseskrav til togpersonale

En nærmere beskrivelse findes i appendiks 2 til dette bilag.

Togpersonale, som skal indgå i trafikken over Øresund, skal have en speciel Øresundsuddannelse, der bl.a. omfatter Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift og en særlig sprogmodel "Dansk-svensk sprogkonvention".

DSB har en godkendt uddannelse af ombordpersonale, der matcher opgaverne for denne kategori.

Udover de sproglige krav der stilles til togpersonale jernbanesikkerhedsmæssigt, er der sprogkrav af hensyn til servicen for passagererne, jf. bilag 7, pkt. 5.3.

3.4 Uddannelseskrav til køremænd

Køremænd skal kunne varetage rangering (kørsel) med rullende materiel med det formål at flytte dette ud og ind af værksted samt til og fra ankomst/afgangsspor.

DSB har en godkendt uddannelse af køremænd.

3.5 Uddannelseskrav til klargøringspersonale

Klargøringspersonale skal være i stand til at varetage de funktioner, der er defineret i bilag 3.

Det er Operatørens ansvar, at sikre at den nødvendige indlæring finder sted.

Køremandsfunktioner

Klargøringspersonale, der skal varetage køremandsfunktioner, dvs. kunne rangere det rullende materiel, skal uddannes særligt heri. DSB har en uddannelse af klargøringspersonale, som matcher de kørselsmæssige opgaver for denne kategori.

3.6 Uddannelseskrav til værkstedspersonale

Værkstedspersonale skal være i stand til at varetage de funktioner, der er defineret i bilag 3.

Det er Operatørens ansvar at sikre, at den nødvendige indlæring finder sted.

Køremandsfunktioner

Værkstedspersonale, der skal varetage køremandsfunktioner, dvs. kunne rangere det rullende materiel, skal uddannes særligt heri. DSB har en uddannelse af værkstedspersonale, som matcher de kørselsmæssige opgaver for denne personalekategori.

3.7 Uddannelseskrav til salgspersonale

Salgspersonalet skal være i stand til at varetage de funktioner, der er beskrevet i, bilag 7, pkt. 4.2.3.

Det er Operatørens ansvar at sikre, at det nødvendige produkt- og branchekendskab er til stede.

3.8 Efteruddannelseskrav til medarbejdere med sikkerhedsrelaterede funktioner

Trafikstyrelsen har fastsat krav til opdatering/efteruddannelse i sikkerhedsrelaterede emner for lokomotivførere. Denne efteruddannelse benævnes EUSR (efteruddannelse i SR) og skal varetages af fagligt kompetent personale, som er godkendt af Trafikstyrelsen, jf. BJ nr. 2-020.001 punkt 6.10.

Ved godkendelse af uddannelse for øvrigt personale med sikkerhedsklassificeret arbejde kan Trafikstyrelsen stille krav om sikkerhedsmæssig efteruddannelse mindst hvert andet år. Efteruddannelse kan foregå med kortere intervaller, hvis operatøren mener at kunne højne sikkerheden ad den vej.

4 Virksomhedsoverdragelse af overenskomstansatte

Overenskomstansatte medarbejdere hos DSB, som på tidspunktet for driftsstart i overvejende grad har deres arbejde i tilknytning til nærværende trafikopgave, har de rettigheder, der følger af Lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 710 af 20. august 2002, herefter benævnt "Virksomhedsoverdragelsesloven" (VOL).

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.

DSB har ansvar som overdrager i forhold til bestemmelserne i VOL. Der henvises til afsnittet 5 vedrørende informationsforpligtelsen.

Loven omfatter kun overenskomstansatte medarbejdere. Tjenestemænd er ikke omfattet af VOL.

4.1 Hvem er omfattet?

Ved fastlæggelse af hvilke medarbejdere, der må anses for omfattet af reglerne i VOL om overdragelse af ansættelsesforholdet til en ny operatør, lægges vægt på, at den pågældende medarbejder har sin overvejende beskæftigelsesmæssige tilknytning til nærværende trafikopgave.

Der vil være tale om overførsel af en del af DSB's virksomhed, hvor arbejdsopgaverne i forbindelse med nærværende trafikopgave er integreret i den øvrige virksomhed. DSB pålægges, som arbejdsgiver, ansvar for inden for de forskellige medarbejdergrupper at identificere personale der vil være omfattet af VOL.

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 skal opgøres i forhold til den gennemsnitlige beskæftigelse i sidste halvår inden driftsstart.

Appendiks 1 til dette bilag indeholder en oversigt over det maksimale antal medarbejdere inden for de forskellige medarbejdergrupper, der pr. 1. juli 2006, ville være omfattet af VOL. Oversigten er baseret på den gennemsnitlige beskæftigelse i 1. halvår 2006. Der kan ikke stilles garanti for, at sammensætningen og antallet af

overenskomstansatte vil være det samme ved driftsstart, ligesom der ikke kan stilles garanti for, at de pågældende medarbejdere vil vælge at overgå til beskæftigelse hos Operatøren.

For så vidt angår kioskpersonale på Helsingør og Humlebæk stationer vil disse kun være omfattet af VOL, hvis Operatøren vælger at drive kiosksalg på de pågældende stationer. Der henvises vedrørende mulighed for drift af kiosksalg til bilag 5.

4.2 Operatørens forpligtelser i forbindelse med overførte medarbejdere

Operatøren indtræder umiddelbart i rettigheder og forpligtelser, i forhold til de overførte medarbejdere, der består på overdragelsestidspunktet.

Overdragelsestidspunktet er i dette udbud tidspunktet for driftsstart.

§ 2 i VOL regulerer, hvilke forhold Operatøren umiddelbart indtræder i.

Opmærksomheden skal henledes på bestemmelserne i § 4a i VOL 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 aftaler mv. for de medarbejdere, der er omfattet af VOL.

I datarummet findes de relevante gældende overenskomster og aftaler.

4.2.1 Refusionsopgørelse

Med overdragelsestidspunktet som skæringsdag skal der udfærdiges sædvanlig refusionsopgørelse.

Saldoen berigtiges kontant på anfordring.

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

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

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

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

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

VOL 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 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 DSB.

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

Overenskomstansatte, der fra DSB har fået meddelelse om, at de anses for omfattet af VOL, skal så vidt mulig senest 3 måneder før driftsstart give besked til DSB 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. DSB skal sikre Operatøren adgang til svarene og andre nødvendige oplysninger.

5 Information til og om de berørte medarbejdere

Umiddelbart efter kontraktindgåelsen orienterer DSB 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.

DSB 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 DSB pligt til at stille de af VOL 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 DSB og Operatøren.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 6, Personale

Bilag 6

Appendiks 1

Oversigt over
medarbejdere omfattet af virksom-
hedsoverdragelsesloven

September 2006

1 Oversigt over medarbejdere omfattet af virksomhedsoverdragelseslovens regler.

Appendikset indeholder to oversigter udarbejdet af den eksisterende operatør DSB.

Tabel 1

Er en oversigt over antal personer opgjort som fuldtidsstillinger fordelt på medarbejdergrupper, der ved udbudsmaterialets udarbejdelse, ville være omfattet af virksomhedsoverdragelseslovens regler.

Oversigten omfatter medarbejdere ansat pr. 1. juli 2006 og som i 1. halvår af 2006 i gennemsnit har haft mindst 50 procent af sin beskæftigelse i tilknytning til den udbudte trafik.

DSB har oplyst, at der blandt de i skemaet anførte personer ikke er nogen, der nyder beskyttelse som lønmodtagerrepræsentanter.

DSB har endvidere oplyst at alle bortset fra en medarbejder (fuldtid) i gruppen togpersonale er uddannet til kørsel over Øresund. DSB har i denne forbindelse oplyst, at opretholdelse af uddannelse til kørsel over Øresund forudsætter, at de pågældende har udført kørsel over Øresund mindst fem gange inden for de seneste 6 måneder.

Tabel 2

Er en oversigt over lønsummen (bruttoløn) for de i tabel 1 anførte personer i den anførte periode.

DSB har for så vidt angår oplysningerne i de to skemaer understreget, at oplysningerne er udtryk for et øjebliksbillede.

Tabel 1

Opgørelse af antal overenskomstsansatte medarbejdere ansat pr. 1. juli 2006 med en beskæftigelsesgrad på 50 % eller mere på den udbudte trafik.

| Medarbejdergruppe/tjenestested | Antal årsværk | Bemærkninger |
|---|---------------|-------------------------|
| Lokomotivførere | 0 | |
| Togpersonale | | |
| * København H | 44,38 | Ingen toginstruktør |
| * Helsingør | 7,90 | Ingen toginstruktør |
| Salgspersonale | | |
| * Helsingør Billet | 4,29 | Inkl. 1 leder |
| * Helsingør Kiosk | 5,43 | Inkl. 1 leder |
| * Snekkersten Kort & Godt | 1,17 | |
| * Espergærde Kort & Godt | 2,00 | |
| * Humlebæk Billet | 1,00 | |
| * Humlebæk Kiosk | 2,51 | Inkl. 1 leder |
| * Kokkedal Kort & Godt | 6,71 | |
| * Rungsted Kyst Kort & Godt | 2,32 | |
| * Tårnby Billet | 1,00 | |
| Lokale trafikplanlæggere/trafikdisponenter | 0 | |
| Administrativt personale | 0 | |
| Ledere/chefer | | Se under salgspersonale |
| Værkstedspersonale | 0 | |
| Klargøringspersonale | | |
| * Klargøring Helsingør | 2,00 | |
| Stationservice | | |
| * Stationservice Helsingør | 1,00 | |
| * Stationservice Hellerup | 2,00 | |

Udgangspunktet "antal ansatte pr. 1. juli 2006 i forhold til gennemsnitlig beskæftigelse første halvår 2006" er defineret som den gennemsnitlige beskæftigelsesbrøk for halvåret. Antal fuldtidsstillinger er herefter sammenlægning af disse beskæftigelsesbrøker.

Tabel 2

Opgørelse over lønsum for overenskomstsansatte medarbejdere ansat pr. 1. juli 2006 med en beskæftigelsesgrad på 50 % eller mere på den udbudte trafik (jf tabel 1)

| Medarbejdergruppe | Lønsum for perioden 01 - 06 /2006 | | | | | | | Klargøring/Service Stationsbetjente | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------|------------------|-----------------|----------------|-------------------------------------|---------------------|------------------------|
| | Togpersonale | | Salgspersonale | | | | | | | |
| | Ansæt under 2 år | Ansæt over 2 år | Ass. mv. med særl. kval. | Ledere mv. med særl. kval. | Unge under 18 år | Ufaglærte kiosk | Faglærte kiosk | Ufaglærte billetsalg | Faglærte billetsalg | Unge under 18 år (R/K) |
| Medarbejdergruppe | | | | | | | | | | |
| Togpersonale | | | | | | | | | | |
| * København H | 133.693 | 7.159.796 | | | | | | | | |
| * Helsingør | | 1.286.840 | | | | | | | | |
| Salgspersonale | | | | | | | | | | |
| * Helsingør Billet | | | 205.051 | | | | | 147.513 | 298.787 | 10.295 |
| * Helsingør Kiosk | | | 164.205 | | 25.977 | 345.744 | 112.469 | | | 26.992 |
| * Snekkersten Kort & Godt | | | | | | | | 18.662 | 133.246 | |
| * Espergærde Kort & Godt | | | | | | | | | 258.880 | |
| * Humlebæk Billet | | | | | | | | 120.579 | | |
| * Humlebæk Kiosk | | | 165.179 | | | 182.562 | | 28.867 | | |
| * Kokkedal Kort & Godt | | | | | | | | 495.610 | 340.877 | |
| * Rungsted Kyst Kort & Godt | | | | | | | | 246.639 | 134.760 | |
| * Tårnby Billet | | | | | | | | | 143.689 | |
| Klargøringspersonale | | | | | | | | | | |
| * Klargøring Helsingør | | | | | | | | | | 329.295 |
| Stationservice | | | | | | | | | | |
| * Stationservice Helsingør | | | | | | | | | | 149.099 |
| * Stationservice Hellerup | | | | | | | | | | 226.263 |

Lønskalanievæet er defineret som løngruppe.

Der er tale om bruttoløn, dvs. inkl. atp, pension, tillæg, særlige ydelser, overarbejde, mertjeneste (deltidsansatte), men ekskl. feriepenge og modregning af lønrefusioner.

Lønsummen er beregnet for perioden måned 01-06/2006 for de medarbejdere, der var ansat den 1. juli 2006, dog således at der kun er medtaget løn for den faktiske ansættelsestid i nævnte periode.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 6, Appendiks 1

Bilag 6
Appendiks 2
Øresundsuddannelse

September 2006

1 Øresundsuddannelse

Ombordpersonale – lokomotivførere og togpersonale - som skal indgå i togtrafikken over Øresund skal have en særlig Øresundsuddannelse.

1.1 Uddannelseskra

Lokomotivførere med grunduddannelse i henholdsvis Sverige og Danmark skal have et tillæg til deres grunduddannelse for at kunne køre over Øresundsforbindelsen og for at kunne indgå i togtrafik i henholdsvis Danmark og Sverige, idet der skal ske supplerende uddannelse i henholdsvis danske og svenske sikkerhedsregler og –forskrifter. Endvidere skal personalet bl.a. have tunneluddannelse og gennemgå et sprogkursus. Der findes en godkendt Øresundssprogmodel "Dansk-svensk sprogkonvention". Øresundsbro Konsortiet vedligeholder instruktionen/ordlisten, der danner grundstammen i proguddannelsen, som kræves for kørsel i Øresundstrafikken.

Øvrigt ombordpersonale – togpersonale – skal ligeledes have en særlig tillægsuddannelse for at kunne indgå i togtrafikken over Øresundsforbindelsen, bl.a. tunneluddannelse og have gennemgået den godkendte Øresundssprogmodel.

Øresundsbro Konsortiets krav til uddannelse af sikkerhedsklassificeret ombordpersonale - såvel til togpersonale som til lokomotivførere - der anvendes i tog over Øresundsforbindelsen findes på Øresundsbro Konsortiets hjemmeside www.oresundsbron.com. Endvidere findes på hjemmesiden Øresundsbro Konsortiets netredegørelse.

I datarummet under bilag 6 er der etableret link direkte til følgende på Øresundsbro Konsortiets hjemmeside /om bron/jernbane/sikkerhedsdokument:

- Uddannelse og instruktion (Øresundsbro Konsortiets krav til uddannelser med sikkerhedsmæssigt indhold for personer, der færdes over Øresundsbro Konsortiets jernbaneanlæg).
- Øresundsbro Konsortiets Sikkerhedsinstruks SI 7-05: Ordliste for grænseoverskridende jernbanetrafik (ordlister, der sammenstiller danske og svenske jernbanefagudtryk).

Järnvägsstyrelsen er den svenske myndighed, som har ansvar for information om vilkår for udenlandske lokomotivførere i Sverige. Järnvägsstyrelsen skal godkende grunduddannelse og supplerende uddannelse for danske lokomotivførere, som skal køre i Sverige. Kontaktperson i Järnvägsstyrelsen er Lars Petersson, telefon: + 46 (0)243 246900.

Banverket er den svenske myndighed, som er ansvarlig for lovgivningen vedrørende udenlandske lokomotivførere på det svenske jernbanenet. Se www.banverket.se

Trafikstyrelsen er den danske jernbanesikkerhedsmyndighed, som godkender uddannelse af udenlandske lokomotivførere og andet sikkerhedsklassificeret personale, der skal køre i Danmark. Trafikstyrelsen skal godkende den supplerende uddannelse for svensk sikkerhedsklassificeret personale, der skal køre i Danmark. Kontaktperson i Trafikstyrelsen er Morten Brok telefon nr. + 45 72 26 70 86.

Banedanmark, er netvirksomhed for den danske stats jernbanenet og har i sin Netredegørelse – Bilag 20 "Særlige forhold vedrørende passage af Øresunds- og Storebæltsforbindelsen" - opstillet betingelser for anvendelse af svenske lokomotivførere på strækningen Peberholm – København H – Helsingør. Se www.banedanmark.dk

1.2 Tillægsuddannelse

Danmark

DSB har en godkendte uddannels for lokomotivførere med svensk uddannelse til kørsel i Danmark.

Uddannelsen giver ret til kørsel i den udbudte trafik med visse indskrænkninger, idet en svensk lokomotivfører med denne tillægsuddannelse i visse unormale driftssituationer er underlagt restriktioner.

Som udvidede og understøttende informationer findes følgende i datarummet:

- Et af DSB leveret svar på Trafikstyrelsens spørgsmål om den eksisterende uddannelse til kørsel over Øresund for svenske lokomotivførere. DSB's svar giver et kort resume af uddannelsen, herunder adgangskrav og varighed.
- F-Anvisning 2.1.1-1 "Uddannelse af sikkerhedsoperatører". Her i fastsættes de overordnede retningslinier for uddannelse af medarbejdere med trafiksikkerhedsmæssige opgaver i DSB.
- F-Standard 2.2.1-3 "Vedligeholdelse af certifikat / operatørrattest som sikkerhedsoperatør" Heri fastsættes omfang af og ansvar og terminer for vedligeholdelse af et certifikat eller en operatørrattest som sikkerhedsoperatør.
- F-Standard 2.2.1-15: "Uddannelse af lokomotivførere med svensk uddannelse til kørsel i Danmark".

Sverige og Danmark

Banverkets Banskolan kan tilbyde et særligt Øresundsmodul for uddannelse af lokomotivførere, som indebærer at danske og svenske lokomotivførere får kompetence til at køre i hele Øresundstogtrafikken. Kontaktperson er Göran Ekström, telefon nr.: + 46 (0)431 44 2012.

Uddannelsens længde aftales med Banskolan.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 6, Appendiks 2

Bilag 7

Salg og passagerservice

Marts 2007

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledning | 4 |
| 2 | Salg af rejser | 5 |
| 2.1 | Salgskanaler (U) | 5 |
| 2.2 | Krav til hvilke billetter og kort Operatøren skal sælge (U) | 5 |
| 2.3 | Udstyr til salg af rejser | 5 |
| 2.4 | Takster | 5 |
| 2.4.1 | Særlige produkter (U) | 5 |
| 2.4.2 | Tillægsydelse (U) | 6 |
| 2.5 | Frikort | 6 |
| 2.5.1 | Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale | 6 |
| 2.5.2 | Andre frikortordninger (U) | 6 |
| 2.5.3 | Værnepligtige (U) | 6 |
| 2.5.4 | Fribefordring af Trafikstyrelsens medarbejdere ved inspektion | 6 |
| 2.6 | Kontrolafgift og validering (U) | 6 |
| 2.7 | Indtægter for salg af rejser (U) | 7 |
| 2.7.1 | Operatørens indtægter | 7 |
| 2.7.2 | Udbetaling af provision for salg af billetter og kort (U) | 8 |
| 3 | Rejseregler og forretningsbetingelser | 9 |
| 3.1 | Forretningsbetingelser (U) | 9 |
| 3.1.1 | Grundlag for forretningsbetingelser | 10 |
| 3.2 | Passagerrettigheder (U) | 10 |
| 3.2.1 | Option på forøgede passagerrettigheder (U) | 10 |
| 3.3 | Handicapservice (U) | 11 |
| 4 | Passagerinformation | 12 |
| 4.1 | Information før rejsen | 12 |
| 4.1.1 | Operatørens hjemmeside (U) | 12 |
| 4.1.2 | "Rejseplanen" (U) | 13 |
| 4.1.3 | Operatørens telefonservice (U) | 13 |
| 4.1.4 | Radio og aviser (U) | 14 |
| 4.1.5 | Andre metoder | 14 |
| 4.2 | Information på stationen | 14 |
| 4.2.1 | Trykte køreplaner (U) | 14 |
| 4.2.2 | Afvigelse fra normalkøreplanen (U) | 14 |
| 4.2.3 | Salgspersonale på stationerne (U) | 15 |
| 4.2.4 | Trafikale rute- og bykort | 15 |
| 4.3 | Information under rejsen | 15 |
| 4.3.1 | Information om næste station (U) | 15 |
| 4.3.2 | Information om forsinkelser og aflysninger (U) | 15 |
| 4.3.3 | Information om billet og kort samt køreplaner (U) | 15 |
| 4.3.4 | Øvrig information (U) | 15 |
| 4.4 | Information efter rejsen | 16 |
| 4.4.1 | Offentliggørelse af tal for rettidighed | 16 |
| 4.4.2 | Ris og ros | 16 |
| 5 | Øvrig passagerservice i toget – herunder krav til personale i toget | 17 |
| 5.1 | Personale i toget mellem Helsingør og København H (U) | 17 |
| 5.1.1 | Option på togfører på samtlige togafgange (U) | 17 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5.2 | Personale i toget mellem København H og Malmö (U) | 17 |
| 5.3 | Sprogkundskaber (U) | 18 |
| 5.4 | Kaffeautomater i Øresundstog (U) | 18 |
| 6 | Samarbejde med andre parter | 19 |
| 6.1 | Samarbejde med andre togoperatører om passagerservice ved forsinkelser | 19 |
| 6.2 | Deltagelse i samarbejdsfora og arbejdsgrupper | 19 |
| 6.3 | Høring af andre parter | 19 |
| 6.3.1 | Samarbejde med andre trafikskaber om køreplanlægning | 19 |
| 6.3.2 | Høring af kommuner mv. | 20 |
| 6.4 | Samarbejde med repræsentanter for passagererne | 20 |
| 7 | Markedsføring | 22 |
| 7.1 | Samarbejde om markedsføring | 22 |
| 7.2 | Reklame på stationer og i tog | 22 |
| 8 | Samlet beskrivelse af servicekoncept | 23 |

Appendiks 1

Bilag 3 og 3A til Bus & Tog Samarbejdets standardaftale: Tog+

Appendiks 2

Rejseregler for hovedstadsområdet. Appendiks 2 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 3

Aftale om kompensationsordning for togpassagerer

Appendiks 4

Folder om handicapservice. Appendiks 4 forefindes kun i datarummet.

Appendiks 5

"Rejseplanen" - beskrivelse af arbejdsproces.

Appendiks 6

Omsætningstal for billetsalg på de overdragede stationer

1 Indledning

I det følgende beskrives krav og forudsætninger for salg af rejser, rejseregler, passagerinformation, passagerservice i øvrigt og markedsføring.

Kravene til de opgaver Operatøren skal varetage afspejler – selvom der er tale om en bruttokontrakt – at Operatøren er den synlige part over for passagererne. Dermed skabes forudsætningen for, at Operatøren kan tilnærme sig et kundeleverandørforhold til passagererne og dermed en mulighed for at påvirke passagerernes adfærd.

Det fremgår bl.a. af det følgende at det er Operatøren, der har kundekontakten, idet Operatøren skal varetage alle de opgaver, der har direkte kontaktflade til passagererne, herunder salg af billetter og kort på stationer og i tog, udarbejde og håndhæve forretningsbetingelser og rejseregler, varetage passagerinformation før og under togrejsen samt varetage markedsføring for nærværende trafikopgave.

Samtidig fremgår det også af det følgende, at det er Trafikstyrelsen som i samarbejde med de øvrige takstansvarlige myndigheder fastsætter taksterne for rejser på Kystbanen og over Øresund.

2 Salg af rejser

2.1 Salgskanaler (U)

Operatøren skal sælge billetter og kort på samtlige af de overdragede stationer, jf. bilag 5.

I toget mellem Københavns Hovedbanegård og Malmö C skal Operatøren sælge billetter for rejser over Øresund.

2.2 Krav til hvilke billetter og kort Operatøren skal sælge (U)

Operatøren skal på de overdragede stationer sælge billetter og kort til alle destinationer inden for:

- Kontrakten
- Øresundstakstsystemet
- Trafikselskabet på Sjællands område
- Andre togoperatører på det nationale statslige jernbanenet
- Tog+, jf. appendiks 1

Med Rejsekortets indførelse skal Operatøren ændre salget af billetter og kort i overensstemmelse med implementeringen af rejsekortsystemet.

2.3 Udstyr til salg af rejser

Der henvises til bilag 5 for betingelser vedrørende udstyr til salg af billetter og kort.

2.4 Takster

Trafikstyrelsen fastsætter efter forhandling med øvrige takstansvarlige myndigheder i hovedstadsområdet taksterne for rejser mellem Helsingør og Københavns Lufthavn Kastrup, og i samarbejde med Skånetrafiken taksterne for rejser over Øresund.

2.4.1 Særlige produkter (U)

Operatøren har mulighed for at stille forslag til Trafikstyrelsens godkendelse om salg af særlige produkter, f.eks. kampagner eller billetter, hvor der er inkluderet adgang til kulturelle arrangementer. Forslag skal stilles skriftlig, men kan dog inden drøftes mellem parterne.

Forslag om produkter, der indeholder rejser mellem Helsingør og Københavns Lufthavn Kastrup, skal være i overensstemmelse med det aftalebaserede takstsam-

arbejde i hovedstadsområdet mellem de takstansvarlige myndigheder. Dette træder som følge af Lov om trafikkselskaber i kraft den 1. januar 2007.

Forslag om produkter, der indeholder rejser over Øresund skal være i overensstemmelse med takstsamarbejdet med Skånetrafiken.

2.4.2 Tillægsydelse (U)

Operatøren har i begrænset omfang mulighed for at sælge tillægsydelse til rejsen.

Indførelse af tillægsydelse må ikke begrænse adgangen til toget for passagerer med almindelige standardbilletter. Undtaget herfor er tillægsydelse i forbindelse med befordring på 1. klasse.

Indførelse af tillæg skal godkendes af Trafikstyrelsen. Forslag skal stilles skriftlig, men kan dog inden drøftes mellem parterne.

2.5 Frikort

2.5.1 Frikortordning for Operatørens og andre operatørers personale

Operatøren har ret til at udstede fribilletter til eget personale på baggrund af Kontrakten efter aftale med Trafikstyrelsen.

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

2.5.2 Andre frikortordninger (U)

Operatøren skal betragte følgende af DSB udstedte frikort som gyldig billet: Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europaparlamentet samt Folketingets Bureau.

2.5.3 Værnepligtige (U)

Operatøren skal udlevere stamkort til værnepligtige fra Forsvaret og Civilforsvaret samt til militærnægtere.

Rejsekort for værnepligtige, herunder indkaldelsesordre og hjemsendelsespas giver adgang til fribefordring på Operatørens strækning.

2.5.4 Fribefordring af Trafikstyrelsens medarbejdere ved inspektion

Operatøren skal til Trafikstyrelsen udlevere kort og billetter gældende for mindst en etårig periode ad gangen til brug for Trafikstyrelsens udførelse af inspektion, jf. Hovedkontrakten, pkt. 7.4.

2.6 Kontrolafgift og validering (U)

Operatøren skal validere billetter og kort og opkræve kontrolafgift ved manglende billet eller kort. Validering skal ske for samtlige passagerer på alle tog, hvor Operatøren har personale i toget, dvs. som minimum beskrevet nedenfor i, pkt. 5.1 og pkt. 5.2.

Herudover skal Operatøren mellem Helsingør og København H. på stikprøvebasis validere billetter og kort og opkræve kontrolafgift ved manglende billet eller kort. Stikprøverne skal være jævnt fordelt på såvel strækningen som nedenfor stående perioder og dække mindst 5 % af alle passagerer i følgende tidsrum:

Mandag-torsdag: 05.00-20.00

Fredag: 05.00-20.00

Lørdag: 08.00-20.00

Søn- og helligdag: 08.00-20.00

Trafikstyrelsen fastlægger kontrolafgiften i overensstemmelse med de øvrige takstmyndigheders sats herfor. Kontrolafgiften var 600 kr. januar 2006.

2.7 Indtægter for salg af rejser (U)

Indtægter fra Operatørens salg af billetter og kort skal efter nærmere anvisning indsættes på Trafikstyrelsens konto, dog bortset fra de særlige indtægter, der udelukkende tilfalder Operatøren, jf. pkt. 2.7.1, afsnit B, C, D og E.

Trafikstyrelsen varetager opgaver vedrørende indtægtsdeling med øvrige takstansvarlige myndigheder og operatører.

Oplysninger om de særlige indtægter skal afrapporteres til Trafikstyrelsen, jf. bilag 12, appendiks 1.

2.7.1 Operatørens indtægter

Udover andel af billetindtægten, jf. bilag 8, tilfalder følgende indtægter Operatøren:

A) Salg af særlige produkter: I forbindelse med salg af særlige produkter skal der indgås aftale med Trafikstyrelsen om indtægtsdeling.

B) Salg af tillægsydelse: Operatøren modtager det fulde beløb for salg af tillægsydelse. For tillægsydelse som f.eks. 1. klasse beregnes tillægsydelsen som differencen mellem en standardbillet og prisen for en billet på 1. klasse.

C) Ekspeditionsgebyr: Ved salg af billetter i toget må Operatøren pålægge et ekspeditionsgebyr pr. passager, cykel eller hund. Ekspeditionsgebyret fastsættes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen fastsætter gebyret i overensstemmelse med de øvrige takstmyndigheders sats herfor. Januar 2006 var ekspeditionsgebyret 40 kr. for hver af de tre typer billetter.

D) Tilbagebetalingsgebyr: På rejsedagen skal Operatøren tilbagebetale ubenyttede billetter og kort mod et gebyr, der fastsættes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen fastsætter gebyret i overensstemmelse med de øvrige takstmyndigheders sats herfor. Januar 2006 var tilbagebetalingsgebyret 25 kr.. Indtil rejsedagen skal Operatøren tilbagebetale ubenyttede billetter og kort uden gebyr.

E) Opkrævning af kontrolafgift: Operatøren modtager det fulde beløb.

F) Provision: Inden Rejsekortets indførelse modtager Operatøren 5 % af billetindtægterne i provision for Operatørens salg af billetter og kort for både salg af billetter og kort til nærværende trafikopgave samt salg af billetter og kort til andre operatørers og trafikselskabers trafik. Operatøren modtager ikke provision for de indtægter, der udelukkende tilfalder Operatøren, dvs. afsnit B, C, D og E.

Andre parters provision for salg af billetter og kort til nærværende trafikopgave varetages og afholdes af Trafikstyrelsen.

Ved Rejsekortets indførelse skal Rejsekort A/S' regler for distribution indføres i stedet for ovenstående provisionssatser. Reglerne fastlægges i en "Tilslutningsaftale", som Trafikstyrelsen indtræder i som "Bruger".

Paradigma for "Tilslutningsaftalen" forefindes i datarummet.

Ved Rejsekortets indførelse forventes i første etape, jf. bilag 5, pkt. 2.3.3, indført et distributionshonorar på 2,5 – 3 % af billetindtægten, som tilfalder Operatøren. Distributionshonoraret vil blive udbetalt efter distributionstype, således at salg af Rejsekort ved personligt salg honoreres højere end salg ved automat eller hjemmeside.

Der er ikke indgået aftaler om distributionshonorarets størrelse i forbindelse med anden etape af indførelse af rejsekort.

Operatøren vil ikke blive kompenseret for en eventuel nedgang i indtægter fra salgsp provision som følge af Rejsekortets indførelse.

2.7.2 Udbetaling af provision for salg af billetter og kort (U)

For vilkår for udbetaling af Operatørens andel af billetindtægter henvises til bilag 8, afsnit 2.

Inden rejsekortets indførelse udbetales provision for salg af billetter og kort til Operatøren som en månedlig a conto rate baseret på Trafikstyrelsens forventning til størrelsen af Operatørens salg.

Den månedlige udbetaling af provision til Operatøren er 1/12 af årets provision for salg af billetter og kort. Når den endelige opgørelse af billetindtægterne foreligger efter Trafikstyrelsens endelige afregning med samarbejdspartnerne, efterreguleres provisionen for salg af billetter og kort for det pågældende år i én rate samtidig med den førstkommande aconto betaling.

Ved rejsekortets indførelse udbetaler Trafikstyrelsen distributionshonorar til Operatøren i overensstemmelse med de opgørelser af distributionshonorar som Rejsekort A/S udarbejder. Rejsekort A/S' opgørelse af distributionshonorar forventes opgjort senest 30 dage efter udløbet af hvert kvartal.

3 Rejseregler og forretningsbetingelser

3.1 Forretningsbetingelser (U)

Operatøren skal udforme forretningsbetingelser for nærværende trafikopgave. Forretningsbetingelserne skal udformes således, at de er i overensstemmelse med rejsereglerne for den øvrige offentlige servicetrafik i hovedstadsområdet, jf. appendiks 2. Forretningsbetingelserne skal endvidere være i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende Kontrakt.

Forretningsbetingelserne skal indeholde bestemmelser om:

- Operatørens køreplaner samt regler for benyttelse af tog.
- Billetter og kort samt tillægsydelse.
- Regler for kontrol af billetter og kort, herunder kontrolafgifter samt tillæg for passagerer, der rejser uden gyldig billet eller kort samt regler for kontrolafgifter, f.eks. ved fejl på billetautomater, jf. pkt. 2.7.1.
- Tilbagebetaling af udstedte billetter eller kort, jf. pkt. 2.7.1.
- Medbragt håndbagage og dyr.
- Ansvar for skade på passagerer eller bagage.
- Beløbsstørrelse for erstatning for passagerer og bagage.
- Passagerernes rettigheder ved forsinkelser og mangler, herunder i forbindelse med skift til andre togoperatører, Ørestadsselskabet, Trafikselskabet på Sjælland og Skånetrafiken, jf. pkt. 3.2.
- Handicapservice, jf. pkt. 3.3.
- Reklamationer og klageadgang, jf. pkt. 4.4.2.
- Håndtering af hittegods.

Operatøren skal foretage nødvendige ændringer af forretningsbetingelser og rejse-regler, herunder som følge af indførelse af Rejsekortet. Alle ændringer skal godkendes af Trafikstyrelsen inden offentliggørelse.

Ændringer af de forretningsbetingelser Operatøren fastsætter, skal varsles over for passagererne mindst 1 måned før ikrafttrædelsen.

Gældende forretningsbetingelser skal fremgå af Operatørens hjemmeside og som udgangspunkt af de køreplaner Operatøren udgiver.

Operatørens forretningsbestemmelser skal kunne hentes i billetsalgets åbningstider på alle stationer omfattet af nærværende trafikopgave.

Operatørens forretningsbetingelser skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.7 godkendes af Trafikstyrelsen 3 måneder inden driftsstart.

3.1.1 Grundlag for forretningsbetingelser

Der henvises til gældende lov og bekendtgørelse om jernbane for krav til jernbanevirksomheder om udarbejdelse af forretningsbetingelser, hvori bl.a. angives virksomheders regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning af bagage og opkrævning af kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr. Forholdene reguleres af lov om jernbane, jf. Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 med senere ændringer, Bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed og Bekendtgørelse nr. 67 af 7. februar 2006 om regulering af erstatningsbeløb i henhold til lov om jernbane.

3.2 Passagerrettigheder (U)

Operatøren skal ved forsinkelser som minimum tilbyde passagererne en kompensation, der følger de minimumsbestemmelser, der forventes indført henholdsvis pr. 1. oktober 2006 og 1. januar 2007, jf. appendiks 3, hvor aftalen om kompensationsordning for togpassagerer er vedlagt. Af vedlagte aftale fremgår det, at der stilles krav om at indføre to forskellige kompensationsordninger til henholdsvis pendlere og øvrige rejsende. I forhold til kompensation til pendlere afviger Operatørens kompensation fra aftalen for så vidt angår definition af togenes rettidighed for fjern- og regionaltrafikken, eftersom Operatørens kompensation skal fastlægges med udgangspunkt i togenes rettidighed, defineret som andelen af faktisk gennemførte tog på alle dage på den tilmeldte strækning, der ankommer inden for 4,59 minutter efter planlagt ankomst og således ikke 5,59 minutter efter planlagt ankomst.

For rejser over Øresund er Operatørens kompensationsforpligtelse gældende frem til landegrænsen uanset, om det er Operatøren eller Skånetrafiken, der har udstedt passagerens billet. Operatøren skal således håndtere passagerer med billet udstedt af Skånetrafiken efter samme retningslinier som passagerer med Operatørens billetter.

Operatøren bærer den fulde økonomiske byrde for kompensationen og administrationen heraf.

3.2.1 Option på forøgede passagerrettigheder (U)

Når rejsekortsystemet er fuldt ud indført i nærværende trafikopgave, herunder kan anvendes i takstsystemet for rejser over Øresund, kan Trafikstyrelsen med 180 kalenderdages varsel beslutte, at Operatøren ved forsinkelser skal tilbyde passagererne forøgede passagerrettigheder, der indeholder følgende krav:

Ved aflysning eller forsinkelser som overstiger 20 minutter i forhold til gældende køreplan, skal Operatøren – uafhængigt af om det er Operatøren eller Banedanmark, der er ansvarlig for forsinkelsen - yde passagererne kompensation i overensstemmelse med nedenstående regler:

- Hvis der ikke findes alternative rejsemuligheder med Operatørens tog inden for 20 minutter fra aktuell afgangstid, skal Operatøren efter passagerens valg tilbyde at kompensere passageren på én af tre følgende måder:
 1. Kontant for dokumenterede udlæg til taxi eller bil
 2. Forære passageren 1 dags fri befordring på den udbudte strækning
 3. Forære passageren et gavekort til Operatøren svarende til 5 % af prisen for 1 måneds rejse på den pågældende passagers Øresundskort.
- Operatørens kompensationsansvar for forsinkelser er begrænset til højst 500 kr. i kontanter for kompensation for dokumenterede faktiske udgifter til taxi eller bil. Kompensationsbeløbet til udgifter til bil skal følge statens satsregulering for transportgodtgørelse, der pr. 1. januar 2006 var 1,78 kr. pr. km, jf. "Cirkulære om satsregulering pr. 1. januar 2006 for tjenesterejser".
- Hvis passageren mister et skift til et andet transportmiddel, hvor der ifølge køreplanen er mindst 10 minutters marginal mellem Operatørens ankomst og næste transportmiddels afgang, skal passageren ydes kompensation i henhold til ovenstående regler, hvis passageren dermed bliver mere end 20 minutter forsinket ved slutdestination.

7.1 Tilbudsgiver skal beskrive, hvordan Operatøren vil indføre optionen på de forøgede passagerrettigheder samt i bilag 13, afsnit 8 afgive pristilbud på denne option. I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen alene lægge vægt på den anførte pris.

3.3 Handicapservice (U)

Operatøren har ansvaret for at levere en handicapassistance, der som minimum svarer til beskrivelsen af handicapassistenten i appendiks 4. Operatøren bør i hele kontraktperioden arbejde positivt for forbedringer heraf.

Operatøren skal sørge for, at der etableres en kontaktstation – dvs. en station der forestår information om og 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 appendiks 4.

Den detaljerede organisering af handicapassistenten aftales mellem operatørerne med udgangspunkt i de forpligtelser, der her er beskrevet. Operatøren er forpligtet til at deltage i denne organisering af arbejdet og til positivt at medvirke til, at handicaptransportservicen bliver forbedret.

4 Passagerinformation

Operatøren og Banedanmark har i fællesskab ansvaret for, at passagererne får en entydig og fyldestgørende information om togtrafikafviklingen.

Informationen til passagererne skal:

- orientere om den aktuelle situation
- omfatte henvisning til videre/anden befordring når relevant
- være let at forstå uden jernbanefagudtryk og med præcise, tilstrækkelige anvisninger

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.

Nedenfor er beskrevet kravene til Operatøren hvad angår passagerinformation. Operatøren skal bidrage til at levere information af høj kvalitet også når der er forstyrrelser i trafikken.

Kvaliteten af Operatørens information til passagererne, herunder til passagerer der krydser Øresund, er et af de parametre, der indgår i kundetilfredshedsundersøgelserne og udløser bod-bonus, jf. bilag 8.

7.2 Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil bidrage til at passagererne får hurtig information af høj kvalitet. Beskrivelsen skal som minimum beskrive, hvordan tilbudsgiver vil honorere de krav, der er opstillet i pkt. 4.1 - 4.4. I vurderingen af tilbuddet vil der blive lagt vægt på, om tilbudsgiver anses for at kunne bidrage til at levere information af høj kvalitet, især ved forstyrrelser i trafikken.

4.1 Information før rejsen

4.1.1 Operatørens hjemmeside (U)

Operatøren skal oprette en offentlig tilgængelig hjemmeside.

Hjemmesiden skal indeholde information om gældende priser, billettyper og normalkøreplan for nærværende trafikopgave samt for rejser med Øresundstog i Skåne.

Hjemmesiden skal så tidligt som muligt indeholde udførlig information om eventuelle afvigelser fra normalkøreplan for nærværende trafikopgave samt for rejser med Øresundstog i Skåne, herunder information om særkøreplaner, nødkøreplaner og eventuel erstatningstransport.

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 samt for rejser med Øresundstog i Skåne.

Hjemmesiden skal indeholde link til øvrige operatører og trafikselskaber, der udfører togtrafik i Danmark og Skåne samt til trafikselskaber, der udfører bustrafik i hovedstadsområdet.

Hjemmesiden skal indeholde henvisning til en hjemmeside, hvor det er muligt at købe billet til samtlige stationer på det statslige jernbaneanet i Danmark – forudsat en sådan hjemmeside eksisterer.

Hjemmesiden skal indeholde oplysninger om hvilke publikumsvendte faciliteter, der er til rådighed på de overdragede stationer, herunder åbningstid for bemanded billetsalg.

Hjemmesiden skal opfylde internationale retningslinier for tilgængelighed, herunder tilgængelighed for synshæmmede. Eksempel på standard der kan følges er WAI-AA.

Hjemmesiden skal indeholde oplysninger om de afgange i normalkøreplanen, hvor der er adgang til lavgulvsvogn.

Operatøren kan vælge at etablere et samarbejde med andre operatører om hjemmeside.

Hjemmesiden skal minimum have en opetid på 99,5%.

4.1.2 "Rejseplanen" (U)

Trafikstyrelsen deltager i samarbejdet om den internetbaserede rejseplanlægger "Rejseplanen" samt betaler for tilslutning af nærværende trafikopgave til "Rejseplanen".

Operatøren er i den forbindelse forpligtet til – uden beregning - 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 5, der overordnet beskriver de opgaver Operatøren skal varetage i forbindelse med at levere data til "Rejseplanen".

4.1.3 Operatørens telefonservice (U)

Operatøren skal stille bemanded telefonservice til rådighed med åbningstid mindst fra 06.00-22.00 alle dage. Ventetiden skal være mindre end 60 sekunder i 98% af åbningstiden opgjort pr. måned.

Telefonpersonalet skal kunne give samme information som findes på Operatørens hjemmeside samt oplysninger om rejser i et omfang svarende til hvad der kan findes på Rejseplanen.

Operatøren kan vælge at etablere et samarbejde med andre togoperatører om telefonservice.

4.1.4 Radio og aviser (U)

Større afvigelser fra normalkøreplanen for nærværende trafikopgave samt for Øresundstogtrafikken på strækningen Kastrup – Malmö – Lund skal så vidt muligt annonceres i regional/lokal radio. På forhånd kendte større afvigelser fra normalkøreplanen for nærværende trafikopgave ("særkøreplaner") skal annonceres i relevante aviser.

4.1.5 Andre metoder

Operatøren skal gennem kontraktperioden tilstræbe at udvikle og implementere nye relevante metoder til passagerinformation.

Trafikstyrelsen har ret til med 6 måneders varsel at pålægge Operatøren brug af andre metoder til passagerinformation end de ovenfor nævnte forudsat, at samme metoder er i brug af andre operatører i Danmark og at udgiften af Trafikstyrelsen vurderes at stå i rimeligt forhold til udbyttet.

4.2 Information på stationen

4.2.1 Trykte køreplaner (U)

Operatøren skal sørge for, at den aktuelle normalkøreplan for nærværende trafikopgave samt for Øresundstog i Skåne er tilgængelig i en trykt "lommeudgave". Den skal kunne hentes i billetsalgets åbningstid på alle stationer, omfattet af nærværende trafikopgave og skal være tilgængelig senest 14 dage inden den pågældende normalkøreplan træder i kraft.

Operatøren skal sørge for, at opslag med den aktuelle normalkøreplan for nærværende trafikopgave samt for Øresundstog på strækningen Kastrup – Malmö - Lund er synligt på alle stationer, som Operatøren betjener.

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.

Forudsat at andre trafikoperatører eller -selskaber i hovedstadsområdet ønsker en fælles trykt køreplan – eller anden trykt information – for den samlede kollektive trafik i hovedstadsområdet, skal Operatøren deltage i det fælles arbejde hermed og finansiere en forholdsmæssig andel af dette arbejde.

4.2.2 Afvigelser fra normalkøreplanen (U)

På alle stationer, Operatøren betjener, skal Operatøren via opslag så tidligt som muligt informere om afvigelser fra normalkøreplanen for nærværende trafikopgave samt for Øresundstog på strækningen Kastrup – Malmö - Lund, herunder om særkøreplaner, nødkøreplaner og eventuel erstatningstransport, årsag til afvigelse og forventet varighed af afvigelsen.

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 nærværen-

de trafikopgave og skal så vidt mulig være tilgængelig i god tid, inden den pågældende særkøreplan træder i kraft.

4.2.3 Salgspersonale på stationerne (U)

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 for Øresundstog i Skåne. Indgående kendskab til billetter og kort indebærer, at personalet skal kunne oplyse priser for alle rejser indenfor Øresundstakstsystemet, gyldighed og restriktioner.

Salgspersonalet skal kunne formidle oplysninger, herunder rejseplaner, for alle indenlandske togrejser. Dertil skal personalet kunne oplyse om tilsluttende busforbindelser i det omfang oplysningerne findes i "Rejseplanen" eller et lignende værktøj.

4.2.4 Trafikale rute- og bykort

Operatøren skal sikre, at der på de overdragede stationer er rute- og bykort, der viser lokale rejsemuligheder til/fra stationen med bus.

4.3 Information under rejsen

4.3.1 Information om næste station (U)

Operatøren skal sikre, at de rejsende i toget informeres om navnet på næste stop.

4.3.2 Information om forsinkelser og aflysninger (U)

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).

Operatøren skal sikre, at rejsende i toget i relevant omfang informeres om i hvilken grad forsinkelser og aflysninger berører muligheden for at skifte til korresponderende tog.

Berøres muligheden for at skifte til korresponderende tog skal Operatøren i relevant omfang informere rejsende i toget om eventuelle alternative rejseruter. Dette gælder uanset om alternative rejseruter omfatter Operatørens egne tog, andre operatørers tog eller andre transportformer.

4.3.3 Information om billet og kort samt køreplaner (U)

Operatørens personale i toget skal kunne oplyse rejsende i toget om alle de billetter eller kort, der kan benyttes på strækninger omfattet af nærværende trafikopgave samt rejser mellem Kastrup-Malmö, herunder priser, gyldighed og restriktioner. Operatørens personale i toget skal endvidere kunne oplyse rejsende i toget om de køreplaner, der er gældende for samme trafik.

4.3.4 Øvrig information (U)

Operatøren er ansvarlig for al information i toget. Det er op til Operatøren at vurdere, hvilken information der er behov for, udover hvad der er fremhævet ovenfor.

4.4 Information efter rejsen

4.4.1 Offentliggørelse af tal for rettidighed

Operatøren skal på sin hjemmeside senest 10 arbejdsdage efter udgangen af hver måned offentliggøre Rettidighed Total (forsinkelseskriterium 3,00 min. og derover). Oplysningerne angives for seneste hele måned samt for år til dato.

Operatøren skal på sin hjemmeside senest 10 arbejdsdage efter udgangen af hver måned offentliggøre tal for trafikens rettidighed beregnet efter samme metode som bruges for andre regionalbanestrækninger på Sjælland. Pr. 1. juli 2006 benyttes følgende metode:

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

Oplysningerne angives for seneste hele måned samt for år til dato. Dette krav bortfalder, hvis der i løbet af kontraktperioden opstår en situation, hvor eventuelle ændrede beregningsmetoder for andre regionalbanestrækninger på Sjælland medfører, at Operatøren kan sandsynliggøre, at hverken Banedanmark eller Operatøren har adgang til de for denne beregning nødvendige data uden væsentlig merarbejde.

4.4.2 Ris og ros

Alle henvendelser fra passagerer skal besvares hurtigst muligt og senest inden for 10 hverdage.

Operatøren skal have et system, der kan håndtere og systematisere behandlingen af klager og forslag fra passagerer.

For så vidt angår henvendelser fra passagerer, der vedrører hændelser på Skånetrafikens strækning, skal Operatøren ekspedere henvendelserne videre til Skånetrafiken, ligesom Skånetrafiken ekspederer henvendelser vedrørende hændelser på dansk side videre til Operatøren. Operatøren skal besvare disse. Ifølge oplysninger fra Skånetrafiken blev der i 2005 ekspederet ca. 70-80 henvendelser videre til DSB pr. måned vedrørende nærværende trafikopgave.

5 Øvrig passagerservice i toget – herunder krav til personale i toget

5.1 Personale i toget mellem Helsingør og København H (U)

Ombord på toget mellem Helsingør station og København H skal der være 1 togfører pr. tog på følgende tidspunkter:

Mandag-fredag: 00.00-02.00 og 20.00-23.59

Lørdag: 00.00-08.00 og 20.00-23.59

Søn- og helligdag 00.00-08.00 og 20.00-23.59

Operatøren kan supplere togføreren med evt. yderligere togpersonale.

I tilfælde, hvor der på den enkelte afgang er så mange togsæt pr. tog, at døre på visse stationer på grund af perronernes længde skal aflåses, kan det af sikkerhedsmæssige årsager, være nødvendigt med togfører i toget. Dette gælder eksempelvis på Nørreport station ved toglængder på mere end to togsæt.

5.1.1 Option på togfører på samtlige togafgange (U)

Trafikstyrelsen kan under hele kontraktperioden, med 180 kalenderdages varsel beslutte, at der skal være 1 togfører på samtlige togafgange mellem Helsingør og København H. Trafikstyrelsen kan med samme varsel beslutte at aflyse brugen af optionen.

Optionen udløses automatisk fra driftsstart forudsat Banedanmarks sikkerhedsinstruks SIN (Ø/V), Instruks 7 Tog uden togfører, ikke har anført at der på strækningen Helsingør – København H. kan fremføres enmandsbetjente tog. Dette meddeler Trafikstyrelsen senest 360 kalenderdage inden driftsstart.

7.3 Tilbudsgiver skal i bilag 13, afsnit 9, afgive pristilbud på denne option. Prisen afgives dels som en pris for grundpakke 1 og 2 og dels som en pris pr. togminut for indsættelse af togfører i tog, der ikke er omfattet af grundpakke 1 og grundpakke 2. Prisen ved tilbud på denne option angives i bilag 13, afsnit 9.

5.2 Personale i toget mellem København H og Malmö (U)

Der skal være 1 togfører pr. tog mellem København H og Malmö. Hvis der ikke er gennemgang i hele toget, skal der være 1 togfører pr. togsæt mellem København H og Malmö. Operatøren kan supplere togføreren med evt. yderligere togpersonale.

Der henvises til Banedanmarks sikkerhedsinstruks SIN Ø, Instruks 11 for beskrivelse af personalets særlige sikkerhedsmæssige opgaver mellem København H og Peberholm.

For særlige krav til personalet for kørsel over Øresundsbroen henvises der til bilag 10, appendiks 2 samt Øresundsbro Konsortiets Trafiksikkerhedsforskrift, særligt forskriftens pkt. 2.9

5.3 Sprogkunderskaber (U)

Operatørens servicepersonale i toget skal kunne tale dansk og bør forstå svensk. For strækningen mellem København H og Malmö skal personalet endvidere kunne forstå svensk samt forstå og tale engelsk i det omfang, det er nødvendigt for at betjene passagerne.

5.4 Kaffeaautomater i Øresundstog (U)

Øresundstogene skal være udrustet med automater til køb af kaffe m.m. Operatøren er ansvarlig for, at disse er i drift og tilgængelige for passagererne. Operatøren skal sammen med Skånetrafikens operatør stille automaterne til rådighed for passagererne med et sammenhængende koncept med samme type af automater og sammenhængende prissætning for varerne i alle Øresundstog uanset ansvaret herfor.

Se endvidere Bilag 4, appendiks. 1, pkt. 11.11.

6 Samarbejde med andre parter

6.1 Samarbejde med andre togoperatører om passagerservice ved forsinkelser

Operatøren skal inden driftsstart indgå aftaler med andre relevante togoperatører om passagerservice ved forsinkelser.

Aftalerne skal fastlægge:

- Hvornår der er tale om korresponderende tog.
- Regler der klargør hvilken part, der er ansvarlig over for kunden ved mistet korrespondance.
- Hvilken form for afhjælpning, der tilbydes berørte passagerer af den enkelte part, samt regler for hvorledes den ene part kan iværksætte afhjælpningsforanstaltninger over for kunderne på den anden parts vegne.
- Procedurer, der sikrer, at afhjælpningsforanstaltningerne meddeles berørte passagerer.

Aftalerne skal godkendes af Trafikstyrelsen.

6.2 Deltagelse i samarbejdsfora og arbejdsgrupper

Trafikstyrelsen kan pålægge Operatøren at deltage i relevante samarbejdsfora og arbejdsgrupper i hovedstadsområdet.

Som følge af Lov nr. 582 af 24. januar 2005 om trafikselskaber etableres der et nyt trafikselskab på Sjælland (etableres 1. januar 2007) og der skal endvidere ske en revision af samarbejdet mellem de forskellige parter i hovedstadsområdet. På tidspunktet for udsendelsen af udbudsmaterialet kan det derfor ikke fastlægges, hvilke arbejdsgrupper Operatøren skal deltage i. Trafikstyrelsen forventes dog som takstansvarlig part at deltage i de fleste arbejdsgrupper.

6.3 Høring af andre parter

6.3.1 Samarbejde med andre trafikselskaber om køreplanlægning

Operatøren skal deltage i relevant samarbejde med andre parter i relation til køreplanlægning. Dette indebærer, at der skal samarbejdes om køreplanlægningen med Skånetrafikens operatør, Banedanmark samt tog- og trafikselskaberne i hovedstadsområdet/på Sjælland.

Pr. 1. september 2006 findes en køreplangruppe med deltagelse af HUR, DSB, Ørestadsselskabet og lokalbanerne. Køreplangruppen forventes videreført efter etableringen af trafikselskabet på Sjælland. I så tilfælde pålægges Operatøren at deltage i gruppen.

Operatøren skal sammen med de øvrige parter medvirke til at sikre en tæt koordinering mellem virksomhedernes planer og overvejelser, til gavn for brugerne af regionens samlede kollektive trafiksystem og med henblik på, at de trafikale ændringer koordineres tidsmæssigt i forhold til implementering og i forhold til at sikre gode skiftemuligheder for passagererne.

Operatøren skal i den forbindelse orientere øvrige samarbejdsparter om Operatørens og Trafikstyrelsens overvejelser og planer om eventuelle større køreplanændringer, jf. bilag 2 pkt. 3.1, tidligst muligt, og senest ca. 20 måneder før planlagt ikrafttræden, afhængig af fremtidige aftaler herom.

Den nuværende køreplangruppe forudsætter herudover, at de endelige minuttal og driftstider for togtrafikken i hovedstadsområdet i princippet fastlægges ca. 12 måneder før ikrafttræden, dog med mulighed for mindre justeringer af minuttal efter dette tidspunkt.

Operatøren skal fremsende udkast til køreplanændringer til køreplangruppen inden for de frister, der til enhver tid gælder i dette samarbejde. Med de i 2006 gældende frister vil Operatøren dog kunne fremsende en af Trafikstyrelsen godkendt køreplan for det kommende køreplanår senest 9 måneder før køreplansskiftet og en af Banedanmark godkendt køreplan for det kommende køreplanår senest 3 måneder før køreplansskiftet.

6.3.2 Høring af kommuner mv.

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 strækningen Helsingør – Malmö. Høring af kommunerne skal ske efter aftale med eller i samarbejde med ovennævnte køreplangruppe.

For den første køreplanperiode sker denne høring i samarbejde med Trafikstyrelsen, jf. bilag 9, pkt. 2.6.

Høringen skal omfatte skriftlig information, og eventuelt afholdelse af orienteringsmøde. Operatøren skal som minimum redegøre for baggrunden for køreplanændringerne samt redegøre for forslagens forventede effekter for passagererne.

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.

6.4 Samarbejde med repræsentanter for passagererne

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.

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

7 Markedsføring

7.1 Samarbejde om markedsføring

Operatøren er forpligtet til i samarbejde med Trafikstyrelsen og Skånetrafiken at markedsføre nærværende trafikopgave.

Operatøren skal som minimum bidrage med 2,5 mio. DKK pr. år, og forholdsvis ud fra dette beløb i opstarts- og afslutningsåret, til markedsføring af nærværende trafikopgave, hvoraf 1,5 mio. DKK skal anvendes til markedsføring af rejser over Øresund i samarbejde med Skånetrafiken. Det angivne beløb er i november 2006-priser og reguleres én gang årligt med pristalsregulering som angivet i Hovedkontraktens pkt. 4.5.2 og det regulerede beløb angives med to decimaler.

7.4 Tilbudsgiver skal i forbindelse med sit tilbud udarbejde et markedsføringsprogram for den udbudte trafik. Tilbudsgiver skal i dette program beskrive, hvordan tilbudsgiver i fællesskab med Skånetrafiken og Trafikstyrelsen vil udvikle Øresunds-trafikken, herunder hvordan tilbudsgiver vil tiltrække flere kunder.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om markedsføringsprogrammet er detaljeret og velbegrunderet og kan forventes at bidrage til at tiltrække flere kunder til den udbudte togtrafik.

7.2 Reklame på stationer og i tog

Operatøren har mulighed for at indgå aftaler om at reklamere:

- på de overdragede stationer på de reklamestandere DSB stiller til rådighed for Operatøren, jf. erhvervslejekontrakt for stationer, bilag 5.
- i toget på de ved kontraktindgåelsen eksisterende reklamepladser.

Operatøren skal udarbejde etiske retningslinier for reklamer på stationer og i tog. Ændringer heraf skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Operatørens etiske retningslinjer for reklamer på stationer og i tog skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.8 godkendes af Trafikstyrelsen 6 måneder inden driftsstart.

8 Samlet beskrivelse af servicekoncept

7.5 Tilbudsgiver skal beskrive det koncept for betjening af passagerer, der vil blive benyttet på de overdragede stationer.

Herunder skal tilbudsgiver stille forslag om åbningstider for betjent salg af billetter og kort. Tilbudsgiver kan stille forslag, der ændrer de konkrete åbningstider på den enkelte station, der indebærer flytning af enkelte åbningstimer fra en station til en anden, jf. bilag 5, appendiks 1. Operatøren skal begrunde forslag om åbningstider. I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den forventede oplevelse for passagerne og herunder om passagerne kan forvente en service der ligger udover de i bilag 5 og bilag 7 opstillede minimumskrav.

Der henvises til appendiks 6 for oplysning om omsætning for salg af billetter på de overdragede stationer i 2004.

7.6 Tilbudsgiver skal udover hvad der følger af tilbudsgiverens beskrivelse knyttet til nummereret tilbudstekst 7.1-7.5 beskrive det servicekoncept, der vil blive benyttet med henblik på at honorere de i bilag 7 fastlagte krav. Tilbudsgiver skal særskilt fremhæve eventuelle forslag til udvidede servicekoncepter vedrørende passagerrettigheder eller andre forhold, der omhandles i bilag 7.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den forventede oplevelse for passagerne og herunder om passagerne kan forvente en service der ligger udover de i bilag 7 opstillede minimumskrav.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 7, Salg og pas-
sagerservice***

Bilag 7
Appendiks 1
Tog+ samarbejdet

September 2006

Bilag 3

TOG+

11-11-2002

J.nr. 355-81780

Claus Michael Steenberg

Tel. 3529 8257

E-mail: cms@arf.dk

1. Indledning

Dette bilag indeholder reglerne for **TOG+**.

I bilaget er alene medtaget emner, der ikke på anden måde er omtalt i standardaftalen.

Begreberne: DSB, DSB station, DSB's skinner osv. dækker også øvrige togoperatører frataget de egentlige privatbaner.

1.1. Geografi

DSB's jernbaneskiner er inddelt i et antal takstzoner.

Omkring hver togstation er der defineret et omstigningsområde, i hvilket togoperatørernes billetter/kort giver ret til fri omstigning til det relevante trafikselskabs busser. (Undtaget herfra er billetter/kort omtalt i standardaftalens bilag 1 - 2.)

Fra en del DSB stationer udgår der privatbanetog, X-Busser, regionalbusser eller færger. Disse strækninger kan defineres som **TOG+** strækninger.

TOG+ strækninger omfatter:

- Privatbanestrækninger uden for HT-området
- Regionale busser - X-Busser m fl uden for HT-området
- Relevante færgestrækninger

For alle **TOG+** strækninger gælder, at de oprettes efter aftale med "ejereren" af den pågældende strækning.

Disse ejere benævnes styrelser. Togoperatørerne er også styrelser.

På **TOG+** strækningerne defineres et antal destinationer, og omkring disse defineres et omstigningsområde - typisk én eller flere trafikskabszoner.

Der kan defineres et vilkårligt antal destinationer for hvert omstigningsområde.

Der kan defineres et vilkårligt antal **TOG+** strækninger.

Der kan defineres **TOG+** strækninger fra forskellige DSB stationer til et og samme **TOG+** område.

Der kan defineres **TOG+** strækninger fra en DSB station til flere **TOG+** områder.

Der kan defineres **TOG+** strækninger mellem to DSB stationer.

1.2. Definition af **TOG+** rejser

TOG+ billetter og kort kan udstedes når:

- En DSB rejse indgår (togrejse over amtsgrænsen/HT-grænsen) og/eller når
- En af følgende færgeruter indgår i rejsen

Spodsbjerg-Tårs
Bøjden-Fynshav

Der kan ikke udstedes **TOG+** billetter til rene busrejser.

2. Prisfastsættelse

2.1. Pris for **TOG+** strækning

Fra **TOG+** grænsepunktet til **TOG+** destinationen - incl **TOG+** omstigningsområdet:

Prisen opgives - for hver enkelt **TOG+** strækning - af det relevante trafikskabs således:

- Voksen, standard, enkelt
- Voksen, standard, én dag (for måneds-/periodekort)

Hvis der i én **TOG+** strækning indgår mere end et trafikselskab, er det det trafik-selskab, der "ejer" **TOG+** strækningen, der fastsætter prisen. Denne "ejer" define-res som styrelsen for strækningen. De relevante selskaber aftaler prisen indbyrdes.

På grundlag af de opgivne priser for henholdsvis "voksen, standard, enkelt" og "voksen, standard, én dag på periodekort" beregner DSB prisen på den af kunden ønskede "vare" - med DSB's pris og rabatstruktur som grundlag.

2.2. Pris for DSB-strækning

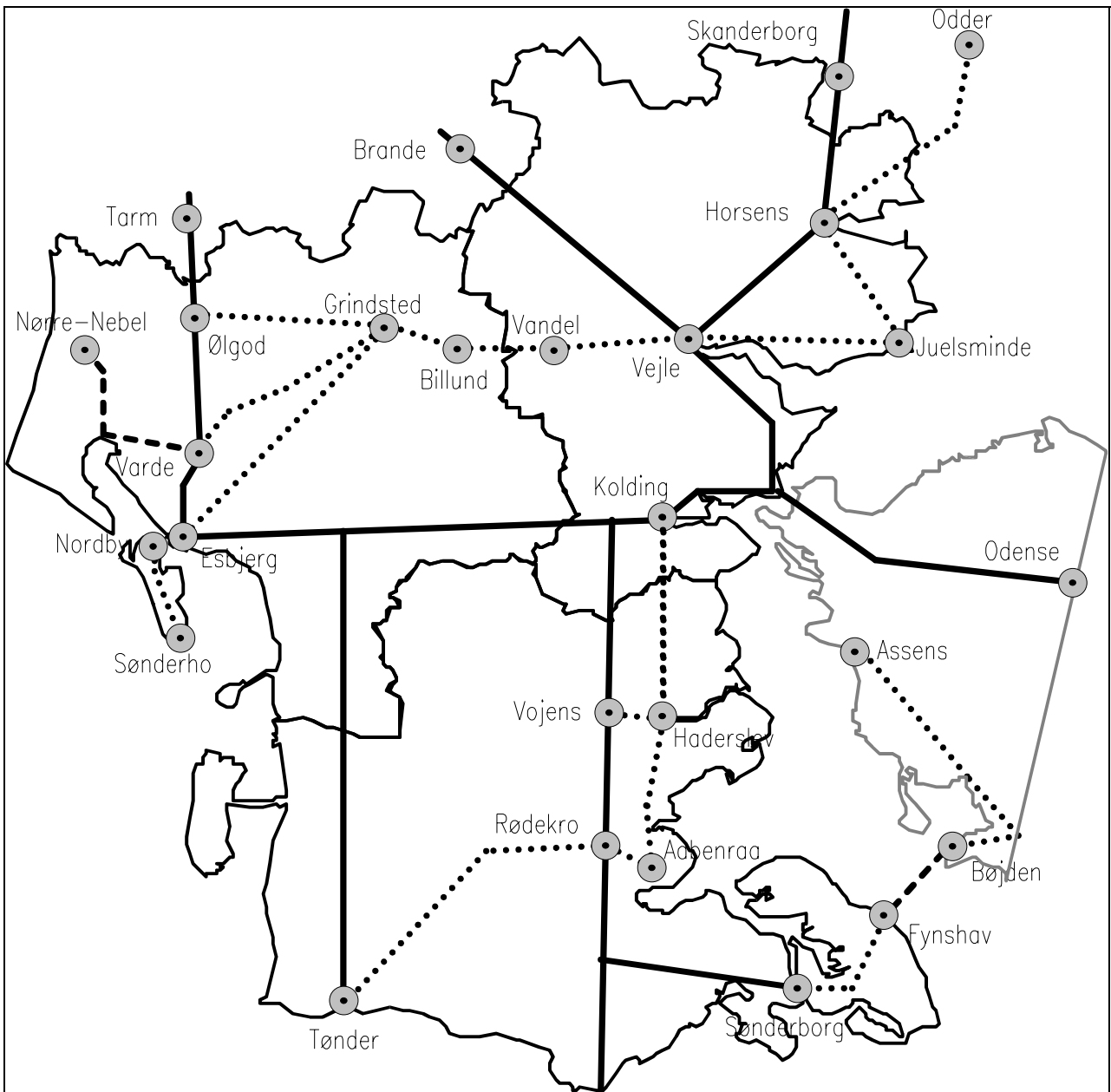
DSB's prisberegning foregår ved, at der optælles det relevante antal DSB zoner - herefter slås en pris op i pristabellen. Prisen (kundens betaling) afhænger af kunden's vare-ønske.

Med mindre sælgeren indtaster en via-rute, vil ROSA altid finde den laveste pris (færrest antal DSB zoner) ad DSB strækningen.

Hvis kundens ønske er et **TOG+** standsningssted, vil ROSA finde den billigste vej ad DSB skinner til DSB overgangsstationen, med mindre sælgeren angiver en anden via-rute.

Hvis der findes mere end én DSB overgangsstation til et givet **TOG+** standsningssted, skal sælgeren altid angive via-rute.

ROSA kan prisberegne ad alle veje - dvs at der også kan beregnes og udstedes billetter/kort, hvor **TOG+** strækninger optræder som via-strækninger.



2.3. Samlet pris

Når såvel DSB's som TOG+ strækningens pris er fundet, lægges priserne (standard) sammen. På baggrund af denne pris beregnes kundens pris, afhængig af vare-ønske.

Hvis kunden ønsker at rejse på flere TOG+ strækninger, kombineret med DSB strækninger, findes prisen således:

Antallet af DSB zoner i den samlede rejse findes. Prisen for hver enkelt **TOG+** strækning findes. Priserne lægges sammen, og kundens pris beregnes.

Nogle eksempler:

Tarm - Grindsted:

1. DSB fra Tarm til Ølgod
2. **TOG+** fra Ølgod til Grindsted

Odense - Billund

1. DSB fra Odense til Vejle
2. **TOG+** fra Vejle til Billund

Flere **TOG+** strækninger kan indgå i den samlede rejse:

Nørre-Nebel - Haderslev:

1. **TOG+** fra Nørre-Nebel - til Varde
2. DSB fra Varde til Vojens
3. **TOG+** fra Vojens til Haderslev

Dette kan fortsætte i det næsten uendelige:

Sønderho - Odder (via Nordby - Esbjerg - Horsens):

1. **TOG+** fra Sønderho til Nordby Fanø
2. **TOG+** fra Nordby Fanø til Esbjerg
3. DSB fra Esbjerg til Horsens
4. **TOG+** fra Horsens til Odder

Kunden kan også ønske sig en rejse, der alene foregår på **TOG+** strækninger.

Assens - Sønderborg (via Bøjden - Fynshav):

1. **TOG+** fra Assens til Bøjden
2. **TOG+** fra Bøjden til Fynshav

3. TOG+ fra Fynshav til Sønderborg

Her lægges priserne for hver enkelt TOG+ strækning sammen, og kundens pris beregnes.

De ovennævnte eksempler er illustreret på kortet side 4.

3. Billetudstedelse

DSB-billetter og -kort, i hvilke der indgår én eller flere TOG+ strækninger, udstedes kun på ROSA -salgssteder.

Billetter/kort til/fra TOG+ standsningsteder, herunder TOG+ strækninger der optræder som via-strækninger, udstedes på standard DSB formularer:

- ROSA-billetter
- DSB 10-turs klippekort
- DSB Pendlerkort

Endvidere udstedes TOG+ billetter på visse privatbaners automater.

TOG+ billetter/kort udstedes ikke af:

- DSB togpersonale
- DSB automater - undtaget herfra er ROSA-automater, hvor alle typer af billetter/kort vil kunne udhentes (dog undtaget 10-turs klippekort)

I bilag 3A findes en oversigt pr 1. december 2002 over TOG+ billet- og korttyper og de rabatter, der anvendes ved beregning af prisen.

4. Rejseregler

DSB's forretningsbetingelser gælder for alle billetter/kort for hele rejsen. For øvrige rejseregler gælder den enkelte styrelses regler.

Alle billetter/kort skal benyttes ad den rejsevej, der er opgivet på billetten/kortet.

DSB delen af billetten/kortet kan benyttes efter DSB's forretningsbetingelser. Herunder at denne del af billetten/kortet kan benyttes efter Standardaftalens §§ 4 og 5 samt reglerne om parallelrejser.

På alle billetter/kort, der gælder til en **TOG+** destination eller gælder via en **TOG+** strækning, vil der altid fremgå en via-strækning.

Hvis det af billetten/kortet fremgår, at bestemmelsesstedet er en **TOG+** destination, er billetten/kortet alene gyldig ad den angivne **TOG+** rute.

Hvis bestemmelsesstedet er en DSB station, men rejsevejen er angivet som via en **TOG+** strækning, er billetten/kortet kun gyldig ad den anførte **TOG+** rute.

Alle rejser skal foretages ad naturlig rejsevej.

I DSB sprog er naturlig rejsevej defineret som:

- Fremadskridende mod bestemmelsesstedet
- Må ikke krydse eller berøre samme sted/strækning to gange.

Kunden har ret til omstigning i start- og slut omstigningsområdet, uanset om der er tale om et DSB- eller et **TOG+** omstigningsområde.

4.1 Rejse i via-omstigningsområdet

Kunden må benytte sin **TOG+** billet/kort til rejse indenfor via-omstigningsområdet.

F. eks. må en kunde med billet/kort mellem Sønderho (Fanø) og Horsens, benytte bybussen i Esbjerg for at komme fra havnen til stationen.

5. Mærkning

Hvis rejsen starter med et DSB tog:

(1) Billetter:

Togpersonalet mærker billetten med makomattang.

Hvis stationen ligger på en strækning med stikprøvekontrol, skal kunden stemple billetten i en automat (amano), der er opstillet på perronen.

Der mærkes ikke i TOG+ transportmidler.

(2) Klippekort:

Kunden skal stemple kortet før påstigning i Almex M maskinen, der er opstillet på perronen.

Der mærkes ikke i TOG+ transportmidler.

(3) Periodekort:

Togpersonalet nikker.

Hvis rejsen starter med et TOG+ transportmiddel:

(1) Billetter:

I tog med personale: Der mærkes som hos DSB.

I busser: Afhængig af trafikselskab. Der findes forskellige former: hultænger, makomattænger eller lignende. Et af disse klip ved afrejse kan anvendes, men er ikke et krav.

Der mærkes i DSB tog med makomattang.

(2) Klippekort:

Kortet stemples i Almex M maskinen i bussen eller evt. på perronen.

Findes Almex M ikke, mærkes kortet med Almex H eller Makomattang

(3) Periodekort:

Der nikkes.

6. Kontrol

For alle typer af billetter/kort gælder, at det alene kontrolleres, om billetten er gyldig, dvs dato/strækning for den del af rejsen, som det pågældende personale har mulighed for at kontrollere.

DSB's personale kontrollerer, om billetten/kortet er gyldigt til DSB rejsen.

Trafikselskabets personale kontrollerer, om billetten/kortet er gyldigt til den del af strækningen, hvor kontrollen finder sted.

Det er fortsat kundens ansvar at have gyldig billet/kort.

For kunder uden gyldig billet/kort gælder den pågældende styrelses regler, herunder udstedelse og opkrævning af kontrolafgift.

Kontrolafgift kan kun bruges som gyldig rejsehjemmel i den pågældende styrelses transportmiddel.

7. Afregning

DSB afregner det beløb, som kunden har betalt for befordring på **TOG+** strækningen.

Der afregnes til styrelsen for **TOG+** strækningen. Styrelsen er det trafikselskab, der - over for DSB - har fastsat taksten.

Hvis der i kundens samlede rejse indgår mere end én **TOG+** strækning, afregner DSB til hver enkelt styrelse for sig.

Ordlyden "det som kunden har betalt" betyder, at DSB afregner det faktisk betalte beløb, som afhængig af kundens produkt/rabat-valg kan være forskellig fra grundpriserne, som er opgivet af styrelsen.

DSB afregner til den styrelse, der har fastsat prisen for den pågældende **TOG+** strækning. Hvis en strækning forløber i mere end én styrelse, fordeler styrelserne indtægterne imellem sig.

Der afregnes i henhold til de frister, der er angivet i standardaftalens bilag 16.

DSB fratrækker 5% provision af alt salg på **TOG+**, jf. standardaftalens § 16, stk. 5.

7.1. Betaling for busrejse inden for DSB-omstigningsområdet

Betalingen for den del af busrejsen, der ligger inden for DSB-omstigningsområdet, sker efter de almindelige principper for indtægtsfordelingen mellem DSB og trafik-selskaberne.

ROSA-udstedte **TOG+** billetter og kort udtrækkes for hver styrelse for det pågældende år. Antal rejser opgøres.

Aconto: Der skønnes en procent for mertrafikken. På grundlag heraf vægtes (100/66 pct) en gennemsnitsbetaling pr rejse for busdelen i omstigningsområdet. Den vægtede gennemsnitsbetaling tillægges betalingen pr rejse for **TOG+**-delen.

Endelig betaling: Årets solgte **TOG+**-rejser opgøres. Indtægtsbortfaldet for antal rejser før takstsamarbejdet og betalingen for mertrafik beregnes. Det samlede beløb - acontobetalingen betales.

Der beregnes ikke provision af betalingen for busrejsen inden for omstigningsområdet.

Da opgørelsen foretages på grundlag af ROSA-salgstal, skal tarif 11/**TOG+** billetter og kort hverken medtages i før- eller efterundersøgelsen.

8. Statistik

Da alt **TOG+** salg foregår på ROSA, vil DSB kunne levere en fuldstændig billet-salgsstatistik.

Statistik kan leveres på **TOG+** standsningsstedsniveau eller på via **TOG+** stræk-ningsniveau.

Det bør aftales, hvilken statistik trafikselskaberne ønsker.

Bilag 3A

TOG+

Produkter og priser

11-11-2002

J.nr. 355-81780

Claus Michael Steenberg

Tel. 3529 8257

E-mail: cms@arf.dk

Dette bilag indeholder en oversigt over de produkter, der kan udstedes efter **DSB TOG+ (11)** tariffen. For hvert produkt er angivet den pris - af de af trafikskaberne indmeldte - som det enkelte produkts rabatprocent anvendes i forhold til.

Efter bilag 3 indmelder trafikskaberne to priser:

- Voksen, standard, enkelt
- Voksen, standard, én dag (for måneds-/periode-kort)

Da der er meget stor forskel på trafikskaberne og DSB's rabat til kunderne på 10-turs klippekort, er det endvidere aftalt, at trafikskaberne - indtil videre - også indmelder:

- Voksen, standard, 10-turs

I skemaet er alle priser opgivet med trafikskabets pris som indeks 100 og **TOG+** pris som indeks i forhold til 100.

| Billet/kort | "Trafikskabspris" | TOG+ pris |
|---------------------|-------------------|-----------|
| Alm enkelt - voksen | 100 | 100 |
| Barn | | 50 |
| Ung | | 75/50* |

| | | |
|---------------------|-----|--------|
| 65- | | 75/50* |
| Ledsagebillet | | 50** |
| Gruppebillet | | 70 |
| 10-turs voksen | 100 | 100 |
| 10-turs barn | | 50 |
| 10-turs ledsage | | 50** |
| Månedskort - voksen | 100 | 100*** |
| Barn | | 50 |

* For "UNG" og for "65-billet" gælder, at der er billigdag: mandag - torsdag + lørdag

** Hvis den handicappede rejser alene, sælges billet til halv pris; incl. ledsager betales alm. voksenpris

*** Uddannelseskort og SU-kort prisen beregnes med udgangspunkt i månedskort-voksen, men der gælder særlige regler for egenbetaling hhv. rabat

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 7, Appendiks 1

Bilag 7
Appendiks 3
Aftale om kompensationsordning
for togpassagerer

September 2006

1 Minimumsbestemmelser for kompensation til togpassagerer ved forsinkelser

Operatørerne 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 rejse med operatøren. Såfremt operatørerne måtte ønske det, kan de som alternativ tilbyde kompensation i form af kontant udbetaling.

Tabel 1: Minimumskrav til størrelsen af 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 (operatørerne eller Bane-danmark) der er ansvarlig for forsinkelsen.

Kompensation til pendlere

Kompensationen til pendlerne vil gælde for pendlere i alle tog, herunder også S-tog.

Kompensationen udbetales kontant til rejsende med periodekort/pendlerkort 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 5,59 minutter. For DSB S-tog vil størrelsen af kompensationen afhænge af togenes pålidelighed.

Såfremt andelen af alle tog på alle dage der er forsinkede/aflyste i løbet af en kalendermåned overskrider minimumskravet til rettidighed/pålidelighed, så er operatørerne forpligtede til at udbetale kompensation til pendlerne.

Minimumsniveauet for rettidighed for fjern- og regionaltog vil blive fastsat med udgangspunkt i operatørernes gældende kontrakter med Transport- og Energiministeriet korrigeret for Banedanmarks 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:

$$\text{Minimumsniveau} = 90 \% - (\text{KR2003} - \text{KR200x})$$

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/pendlerkort uanset pendlerkortets pris, hvis operatøren ikke har overholdt minimumskravet.

Minimumsniveauet for pålidelighed for S-togene vil være 97,5 %, jf. den nugældende kontrakt.

Størrelsen af den kompensation, der skal udbetales til pendlerne i S-togtrafikken, fremgår af tabel 3, idet der dog ikke skal udbetales kompensation til pendlere i S-togene, der alene rejser i zone 1 og/eller 2 i HUR området.

Tabel 3: Minimumskrav til størrelsen af kompensation pr. måned til pendlere i S-togtrafikken ved ikke-opfyldte pålidelighedsmål

| Pålidelighed | Kompensation |
|------------------|----------------------------|
| 97,5 % - 96,5 % | 1 % af pendlerkortets pris |
| 96,49 % - 95,5 % | 2 % af pendlerkortets pris |
| 95,49 % - 94,5 % | 3 % af pendlerkortets pris |
| osv. | Osv. |

Kompensationen udbetales kvartalsvist. Der skal dog som minimum udbetales 15 kr. pr. periodekort/pendlerkort uanset pendlerkortets pris på S-togsstrækningerne, hvis DSB S-tog 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 operatørernes 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 for operatøren upåregnelige forhold.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 7, Appendiks 3

Bilag 7

Appendiks 5

Rejseplanen – beskrivelse af arbejdsproces

September 2006

1 Overordnet beskrivelse af opgaver i forbindelse med levering af data

- 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 selskabet ikke indlevere nye i den forbindelse) og ligeså mange 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)]

A/S Rejseplanen forventes at stille 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 5

Bilag 7

Appendiks 6

Omsætningstal for billet salg på de
overdragede stationer

September 2006

1 Oplysninger fra DSB vedrørende omsætningstal for billetsalg på de overdragede stationer

DSB har oplyst følgende vedrørende omsætningstal for billetsalg på de overdragede stationer i brev af 26. januar 2006:

Spørgsmål:

DSB bedes for henholdsvis Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Nivå Kokkedal, Rungsted Kyst, Vedbæk, Skodsborg, Ørestad og Tårnby stationer for hver enkelt station oplyse den totale billetindtægt for billetter solgt på stationen samt angive andelen af salgsprovision for de solgte billetter. Opgørelsen af indtægten for den enkelte station bedes endvidere være fordelt på automater og betjent billetsalg. På Helsingør og Humlebæk stationer anmodes opgørelsen for betjent billetsalg om at være opgjort særskilt for hhv. billetsalget og kiosksalget.

DSB's bemærkninger:

Nedenstående tabel 1 indeholder omsætningen i 2004, som pt. er det seneste helt afsluttede regnskabsår. Vi går ud fra at Trafikstyrelsen med "total billetindtægt" mener samtlige rejsehjemler dvs. også klippekort og periodekort med videre.

Tabel 1: Omsætning på "udbudte" stationer i 2004

| i mio. kr. | Solgt i betjent salg, billetsalg | Solgt i betjent salg, kiosker | Solgt i automater | Omsætning i alt |
|---------------|----------------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------|
| Helsingør | 35,1 | 2,9 | 2,9 | 40,9 |
| Snekkersten | 6,8 | 0,0 | 0,6 | 7,4 |
| Espergærde | 13,0 | 0,0 | 0,7 | 13,7 |
| Humlebæk | 11,7 | 2,2 | 1,0 | 17,9 |
| Nivå | 6,5 | 0,0 | 0,8 | 7,4 |
| Kokkedal | 11,7 | 6,5 | 0,8 | 19,0 |
| Rungsted Kyst | 12,7 | 0,0 | 0,3 | 13,0 |
| Vedbæk | 0,0 | 0,0 | 1,2 | 1,2 |
| Skodsborg | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 |
| Ørestad | 0,0 | 0,0 | 1,7 | 1,7 |
| Tårnby | 19,9 | 0,0 | 1,1 | 21,0 |
| Sum | 117,4 | 11,6 | 11,7 | 140,6 |

Omsætningen er opgjort før fradrag af evt. salgsprovision. Der beregnes dels ikke en egentlig salgsprovision, når DSB stationer sælger DSB produkter. Dels opgøres der ikke en direkte salgsprovision af salget af HUR-produkter, da der her benyttes en mersalgprovision, som kun beregnes for det mersalg, DSB har i forhold til egen indtægtsandel. Derfor fordeles HUR mersalgprovision heller ikke ud på stationsniveau.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 7, Appendiks 6

Bilag 8

Incitamentsordninger

December 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Indledning | 4 |
| 2 | Billetindtægter | 5 |
| 2.1 | Indledning (U) | 5 |
| 2.2 | Andel af billetindtægterne som tilfalder Operatøren (U) | 5 |
| 2.2.1 | Provision (U) | 5 |
| 2.2.2 | Pristalsregulering (U) | 6 |
| 2.2.3 | Regneeksempel | 6 |
| 2.3 | Hyppighed for opgørelse af billetindtægter | 6 |
| 2.4 | Hyppighed for tildeling af andel af billetindtægter (U) | 6 |
| 3 | Passagerudvikling | 8 |
| 3.1 | Indledning (U) | 8 |
| 3.2 | Opgørelse af passagerudvikling (U) | 8 |
| 3.3 | Bonus og bod for passagerudvikling (U) | 8 |
| 3.3.1 | Regneeksempel | 9 |
| 3.4 | Hyppighed for opgørelse af passagerudvikling | 9 |
| 3.5 | Hyppighed for tildeling af bonus eller bod (U) | 9 |
| 4 | Trafikkens rettidighed | 10 |
| 4.1 | Indledning (U) | 10 |
| 4.2 | Registrering af rettidighed | 11 |
| 4.2.1 | Registrering af forsinket <i>ankomst</i> og aflyst <i>ankomst</i> (U) | 11 |
| 4.2.2 | Registrering af og fordeling af ansvar for forsinkede <i>tog</i> og aflyste <i>tog</i> (U) | 11 |
| 4.2.3 | Fordeling af ansvar for forsinkede tog og aflyste tog fra Sverige (U) | 11 |
| 4.2.4 | Grænse til Sverige i forbindelse med registrering af rettidighed (U) | 12 |
| 4.2.5 | Krav til varsling af ændringer i normal køreplanen (U) | 12 |
| 4.3 | Beregning af rettidighed | 12 |
| 4.3.1 | Togtrafik planlagt (U) | 12 |
| 4.3.2 | Beregning af Rettidighed Operatør Døgn (U) | 12 |
| 4.3.3 | Beregning af Rettidighed Operatør Myldretid (U) | 14 |
| 4.3.4 | Beregning af Rettidighed Total (U) | 15 |
| 4.3.5 | Beregning af aflyste ankomster (U) | 16 |
| 4.3.6 | Hyppighed for beregning af rettidighed (U) | 16 |
| 4.4 | Bonus og bod | 16 |
| 4.4.1 | Bonus og bod for Rettidighed Operatør Døgn (U) | 16 |
| 4.4.2 | Bonus og bod for Rettidighed Operatør Myldretid (U) | 17 |
| 4.4.3 | Bonus Rettidighed Total (U) | 18 |
| 4.4.4 | Bod for Aflyste ankomster (U) | 19 |
| 4.4.5 | Ekstraordinær bonus i driftsstartperioden (U) | 19 |
| 4.5 | Hyppighed for tildeling af bonus eller bod | 20 |
| 4.6 | Force Majeure (U) | 20 |
| 4.7 | Rettidighed og eventuel bonus og bod mellem Operatøren og den svenske operatør | 20 |
| 4.8 | Passagerrettidighed (U) | 20 |
| 4.9 | Aftale mellem Operatøren og Banedanmark om kanalregularitet | 21 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5 | Kundetilfredshed | 22 |
| 5.1 | Indledning | 22 |
| 5.2 | Gennemførelse af undersøgelserne (U) | 22 |
| 5.3 | Spørgeskema (U) | 22 |
| 5.4 | Beregning af kundetilfredshed (U) | 23 |
| 5.4.1 | Regneeksempel | 24 |
| 5.5 | Bonus og bod for kundetilfredshed (U) | 25 |
| 5.6 | Hyppighed for tildeling af bonus eller bod (U) | 25 |

Appendiks 1

Kundetilfredshedsundersøgelsernes spørgeskema

Appendiks 2

Passagertællinger

Appendiks 3

Ambitionsniveau for automatiske tællesystemer

1 Indledning

I det følgende redegøres for incitamentsordningerne samt opgørelsesmetoder for de parametre, der giver anledning til økonomisk regulering af vederlaget i form af bonus og bod.

Nærværende trafik skal udgøre et attraktivt og pålideligt produkt, som tiltrækker flere passagerer. Togtrafik med høj rettidighed og kvalitet er derfor en af de helt centrale målsætninger for Kontrakten og det er vigtigt, at passagerernes oplevelse af kvaliteten har indflydelse på betalingen til Operatøren samt at passagerernes tilfredshed danner baggrund for løbende kvalitetsforbedringer.

Der forventes i kontraktperioden en ikke ubetydelig vækst i antallet af passagerer.

Der er i Kontrakten indarbejdet bestemmelser om regulering af vederlaget, som knytter sig til følgende:

- Andel af billetindtægterne
- Bonus/bod for passagerudviklingen
- Bonus/bod for Operatørens rettidighed hele døgnet
- Bonus/bod for Operatørens rettidighed i myldretiden
- Bonus for den totale rettidighed hele døgnet
- Bod for aflyste ankomster
- Ekstraordinær bonus for Operatørens rettidighed hele døgnet i driftsstartperioden
- Bonus/bod for kundetilfredsheden

2 Billetindtægter

2.1 Indledning (U)

Billetindtægterne for Kontrakten tilfalder Trafikstyrelsen. Operatøren tildeles en andel af billetindtægterne.

Med billetindtægter menes de indtægter fra salg af alle typer af billetter og kort, der tilfalder Trafikstyrelsen som følge af rejser i den omhandlede trafik inklusiv indtægtsandele fra internationale billetter, lejrskolerejser og beregnet indtægt for frirejser samt ministerieindtægter fra Socialministeriet, ministerieindtægter fra SU-styrelsen og indtægter for cykelbefordring. Der er primært tale om indtægter fra takstsamarbejdet i hovedstadsområdet og indtægter fra billetter via ROSA-systemet (Øresundstakstsystemet og DSB-billetter) korrigeret for betaling til trafik-selskaber som følge af Bus & Tog takstsamarbejdet og takstsamarbejdet i Øresundsregionen. De særlige indtægter nævnt i bilag 7 pkt. 2.7.1 afsnit B, C, D og E, der udelukkende tilfalder Operatøren, er ikke en del af billetindtægterne der tilfalder Trafikstyrelsen.

2.2 Andel af billetindtægterne som tilfalder Operatøren (U)

Operatøren tildeles hvert år 12% af stigningen i billetindtægter i forhold til de realiserede billetindtægter i 2008, pristalsreguleret.

Ligger et års billetindtægter under de pristalsregulerede billetindtægter i 2008, tildeles Operatøren for det pågældende år 0 DKK.

Til orientering oplyses at billetindtægterne for nærværende trafikopgave i 2004 udgjorde omtrent 320 mio. DKK og i 2003 udgjorde omtrent 295 mio. DKK. Hermed garanteres ikke, at billetindtægterne i kontraktperioden vil have samme størrelsesorden.

2.2.1 Provision (U)

Før indførelse af rejsekortsystemet: Provision for salg af billetter og kort til de parter - herunder Operatøren - som har forestået salget, trækkes fra billetindtægten før andel af billetindtægt, der tilfalder Operatøren, beregnes.

Efter indførelse af rejsekortsystemet: Distributionsafgifter, der afholdes af Trafikstyrelsen, trækkes fra billetindtægten før andel af billetindtægt, der tilfalder Operatøren, beregnes.

Der henvises til bilag 7, pkt. 2.7.1 for vilkår omkring provision for salg af billetter og kort før og efter indførelse af rejsekortsystemet.

Der henvises til bilag 7, pkt. 2.4 og 2.7 for vilkår for opgørelse af billetindtægter, takstkompetence og rollefordeling mellem Trafikstyrelsen og Operatøren i forbindelse hermed.

2.2.2 Pristalsregulering (U)

I beregningen af Operatørens andel af billetindtægterne i 2009 pristalsreguleres billetindtægterne i 2008 fra gennemsnitligt 2008-prisniveau til gennemsnitlige 2009-prisniveau. Ved udregning af Operatørens andel af billetindtægterne i Kontraktens øvrige år reguleres billetindtægterne i 2008 på tilsvarende vis 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".

Billetindtægterne i 2008 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".

Såfremt prisudviklingen har været mere beskeden end skønnet, sker der en modregning i Operatørens førstkomende udbetaling af andel af billetindtægterne fra Trafikstyrelsen svarende til den for meget udbetalte pristalsregulering. Hvis prisudviklingen derimod har oversteget det skønnede, øges den førstkomende udbetaling af andel af billetindtægterne fra Trafikstyrelsen svarende til den for lidt udbetalte pristalsregulering.

2.2.3 Regneeksempel

Hvis Trafikstyrelsens billetindtægter minus provision i 2008 var 370.000.000 DKK, i 2009 var 389.000.000 DKK og i 2010 var 410.000.000 DKK og hvis pristalsreguleringen fra 2008 til 2009 og fra 2009 til 2010 var 1,9% p.a. så modtager Operatøren i 2009 12% af $(389.000.000 - 370.000.000 \cdot 1,019) = 1.436.400$ DKK som andel af billetindtægterne og i 2010 12% af $(410.000.000 - 370.000.000 \cdot 1,019^2) = 3.096.772$ DKK som andel af billetindtægterne.

Det garanteres ikke, at der i 2008, 2009 eller 2010 vil være billetindtægter som angivet i regneeksemplet eller at pristalsreguleringen vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel slut.

2.3 Hyppighed for opgørelse af billetindtægter

Billetindtægterne for det pågældende år opgøres af Trafikstyrelsen i samarbejde med bl.a. parterne i takstsamarbejdet i hovedstadsområdet og Skånetrafikken snarest muligt efter årets udgang, jf. bilag 12, appendiks 1, pkt. 1.4.3.

2.4 Hyppighed for tildeling af andel af billetindtægter (U)

Andel af billetindtægterne udbetales til Operatøren som en månedlig a conto rate baseret på Trafikstyrelsens forventning til størrelsen af årets billetindtægter og Finansministeriets skøn over pristalsudviklingen. Den månedlige udbetaling til Ope-

ratøren udgør 1/12 af årets andel af billetindtægterne. Når den endelige opgørelse af billetindtægterne foreligger - efter Trafikstyrelsens endelige afregning med samarbejdspartnerne i takstsamarbejdet i hovedstadsområdet, i Bus & Tog takstsamarbejdet og i takstsamarbejdet i Øresundsregionen - efterreguleres andelen af billetindtægterne for det pågældende år i én rate samtidig med den førstkommande a conto betaling.

3 Passagerudvikling

3.1 Indledning (U)

Operatøren tildeles en bonus eller en bod på baggrund af passagerudviklingen.

3.2 Opgørelse af passagerudvikling (U)

Passagerudviklingen i år n beregnes således:

$$\text{Passagerudvikling i år } n = \text{Antal passagereri år } n - \text{Antal passagereri år } (n-1)$$

Passagerudviklingen i år n er et positivt tal, såfremt der er tale om en vækst i antallet af passagerer i forhold til året før og et negativt tal, såfremt der er tale om et fald i antallet af passagerer i forhold til året før.

Alle passagerer som rejser i den omhandlede togtrafik medregnes i opgørelsen af passagerudvikling.

Operatøren forestår tælling af passagerer, jf. appendiks 2.

På baggrund af passagertællingerne, Østtællingen og fordeling af passagererne via en rutevalgsmode opgør Trafikstyrelsen det samlede antal passagerer pr. år for nærværende trafikopgave i hovedstadsområdet. Denne opgørelse benyttes ligeledes i forbindelse med indtægtsdelingen i hovedstadsområdet. Opgørelsen af antallet af passagerer pr. år for nærværende trafikopgave i hovedstadsområdet vil være sporbar og revideret af ekstern part.

På baggrund af salgsoplysninger og passagertællingerne opgør Trafikstyrelsen det samlede antal passagerer pr. år der rejser over Øresund for nærværende trafikopgave.

Trafikstyrelsen afrapporterer årligt antallet af passagerer og passagerudvikling til Operatøren, jf. bilag 12, appendiks 1, pkt. 1.4.2.

Til orientering oplyses, at der i 2004 var omtrent 20 mio. passagerer for nærværende trafikopgave og at passagerudviklingen i 2004 var omtrent 2 mio. passagerer. Hermed garanteres ikke at passagerudviklingen i kontraktperioden vil have samme størrelsesorden.

3.3 Bonus og bod for passagerudvikling (U)

Operatørens vederlag reguleres med 4,00 DKK pr. passager i passagerudviklingen. En vækst i antallet af passagerer tildeler således Operatøren en bonus og et fald i antallet af passagerer tildeler Operatøren en bod. Bonus eller bod i år n beregnes således:

$$\text{Passagerudvikling i år } n \cdot 4,00 \text{ kr.}$$

Det angivne beløb på 4,00 DKK reguleres én gang årligt efter 2006 med pristalsregulering som angivet for vederlaget i Hovedkontraktens pkt. 4.5.2 og det regulerede beløb angives med to decimaler.

3.3.1 Regneeksempel

Hvis 4,00 DKK i 2012 er pristalsreguleret til 4,48 DKK og antallet af passagerer i 2011 er 25.600.000, mens antallet af passagerer i 2012 er 26.200.000, er passagerudviklingen i 2012 600.000 og Operatøren tildeles en bonus for passagerudviklingen i 2012 på $4,48 \cdot 600.000 = 2.686.930$ DKK.

Det garanteres ikke, at der i 2012 og 2011 vil være et antal passagerer som angivet i regneeksemplet eller at pristalsreguleringen vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel slut.

3.4 Hyppighed for opgørelse af passagerudvikling

Antallet af passagerer og passagerudviklingen i det pågældende år opgøres af Trafikstyrelsen snarest muligt efter årets udgang, jf. bilag 12, appendiks 1, pkt. 1.4.2.

3.5 Hyppighed for tildeling af bonus eller bod (U)

Trafikstyrelsens udbetaling af bonus eller Operatørens indbetaling af bod for passagerudviklingen sker som en månedlig a conto regulering af vederlaget baseret på Trafikstyrelsens forventning til størrelsen af årets passagerudvikling og Finansministeriets skøn over pristalsudviklingen. Den månedlige regulering udgør 1/12 af den årlige bonus eller bod for passagerudviklingen. Når den endelige opgørelse af passagerudviklingen foreligger efterreguleres bonus eller bod for passagerudviklingen for det pågældende år i én rate samtidig med den førstkommande a conto betaling.

4 Trafikkens rettidighed

4.1 Indledning (U)

Vederlaget er genstand for regulering på baggrund af Trafikkens rettidighed i form af bonus eller bod ved følgende

- Rettidighed Operatør Døgn (forsinkelser på 5,00 minutter eller derover): bonus og bod
- Rettidighed Operatør Myldretid (forsinkelser på 5,00 minutter eller derover): bonus og bod
- Rettidighed Total (forsinkelser på 3,00 minutter eller derover): bonus
- Aflyste ankomster som henføres til Operatøren: bod
- Ekstraordinær bonus i driftsstartperioden for Rettidighed Operatør Døgn

Vederlaget udgør i relation til tildeling af bonus eller bod det beskrevne i Hovedkontraktens pkt. 4.6.

Rettidighed Operatør er procentdelen af Togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger, der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig¹. Rettidighed Operatør afhænger endvidere af Operatørens og Bannedanmarks 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.

Rettidighed Total er procentdelen af Togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger. Rettidighed Total udtrykker togtrafikkens samlede kvalitet som passagererne oplever den uden hensyn til årsag og hvem som har ansvar for eventuelle forsinkelser og aflysninger. Ved beregning af Rettidighed Total defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 3,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

¹ Overvejende: Begrebet 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 hændelse(rne) og må bære 100% af konsekvensen af hændelse(rne) bl.a. ud fra en betragtning om, at det i det lange løb vil gå lige op mellem de forskellige parter på banen.

4.2 Registrering af rettidighed

4.2.1 Registrering af forsinket *ankomst* og aflyst *ankomst* (U)

For nærværende trafikopgave opgør Banedanmark antallet af forsinkede ankomster og antallet af aflyste ankomster ud fra registreringer på følgende registreringsstationer:

- Helsingør
- Kokkedal
- Østerport, kun i retning mod Helsingør
- København H, kun i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup
- Københavns Lufthavn Kastrup

Registrering af *ankomster* foretages automatisk på registreringsstationerne. For den enkelte forsinkede *ankomst* eller aflyste *ankomst* registreres der ikke årsag og ansvar. Årsag til og ansvar for forsinkelse og aflysninger registreres kun på de forsinkede *tog* eller de aflyste *tog*, jf. pkt. 4.2.2.

Der henvises til bilag 10, appendiks 1, for yderligere information om processen vedrørende registrering i forbindelse med rettidighed.

4.2.2 Registrering af og fordeling af ansvar for forsinkede *tog* og aflyste *tog* (U)

Forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres ved den førstkommende station, efter at forsinkelsen eller aflysningen er indtruffet. Således kan forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres på en vilkårlig station og ikke kun på de fastlagte registreringsstationer. Endvidere kan forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres på Peberholm².

Banedanmark udarbejder, hver gang det registreres at *tog* aflyses eller forsinkes med 5,00 minutter eller derover, en driftsrapport med oplysninger om bl.a. sted, forsinkelse, følgeforsinkelser og årsag til forsinkelse eller aflysning.

Banedanmark afgør ud fra disse oplysninger, hvem der er ansvarlig for hvert enkelt forsinket eller aflyst *tog*, og Banedanmarks afgørelser lægges til grund for beregning af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid og Aflyste ankomster som henføres til Operatøren.

Der henvises til bilag 10, appendiks 1 for yderligere information om processen vedrørende registrering i forbindelse med rettidighed.

4.2.3 Fordeling af ansvar for forsinkede *tog* og aflyste *tog* fra Sverige (U)

Tog, der forsinkes eller aflyses i Sverige og derfor ikke ankommer eller ankommer forsinket til Danmark, indgår som "eksterne forhold" i beregningen af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid og Aflyste ankomster som henfø-

² Planlagt ankomst tid på Peberholm fremgår ikke af normal køreplanen. Registreres forsinkede eller aflyste *tog* på Peberholm sker det på baggrund af ankomsttid angivet i tjenestekøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

res til Operatøren. Det indebærer, at Operatøren i beregningerne ikke tildeles ansvaret for tog, der ikke ankommer eller ankommer forsinket fra Sverige.

Afgår tog forsinket eller aflyses eller forsinkes tog i sydgående retning fra Helsingør (Øresundstogs systemet) eller Nivå/Kokkedal (Kokkedal – Kastrup systemet) som konsekvens af forsinkelser eller aflysninger i Sverige, er det Operatøren, der tildeles ansvaret for det forsinkede tog / aflyste tog.

4.2.4 Grænse til Sverige i forbindelse med registrering af rettidighed (U)

Peberholm udgør grænsen til Sverige, når det gælder registrering og beregning af rettidighed. Dette ændrer ikke ved, at Operatøren er ansvarlig for rettidigheden frem til landegrænsen.

Den information, der fås ved Peberholm, forudsættes at afspejle situationen ved landegrænsen. Hvis Operatøren overfor Trafikstyrelsen kan dokumentere, at en måling på Peberholm har givet fejlagtig information om rettidigheden ved landegrænsen, eftersom forsinkelsen/aflysningen er opstået mellem landegrænsen og Peberholm, korrigeres udmålingen af bod/bonus i relevant omfang.

4.2.5 Krav til varsling af ændringer i normalkøreplanen (U)

Ændringer i normalkøreplanen anses for rettidigt varslet forudsat, at Operatøren senest 7 døgn før planlagt afgang fra de pågældende togs udgangsstation gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV) har informeret passagererne om de pågældende ændringer.

Er ændringer i normalkøreplanen ikke varslet som ovenfor beskrevet, vil ændringerne indgå som forsinkelser og/eller aflysninger i beregningen af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid, Rettidighed Total og Aflyste ankomster som henføres til Operatøren.

Operatøren skal på forlangende kunne godtgøre overfor Trafikstyrelsen, at kravet til rettidig varsling er opfyldt.

4.3 Beregning af rettidighed

4.3.1 Togtrafik planlagt (U)

Rettidigheden, herunder Aflyste ankomster Operatør, beregnes på baggrund af Togtrafik planlagt.

Togtrafik planlagt er antal togankomster på registreringsstationerne ifølge normalkøreplanen på tidspunkterne angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen, jf. pkt. 4.2.5.

Erstatningstransport med andre transportformer tages ikke i betragtning i beregningen af rettidighed.

4.3.2 Beregning af Rettidighed Operatør Døgn (U)

Beregningen af Rettidighed Operatør Døgn kræver kendskab til:

- Togtrafik Planlagt
- Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren
- Aflyste ankomster som henføres til Operatøren

hvor de to sidstnævnte beregnes og kræver kendskab til:

- Forsinkede ankomster totalt
- Forsinkede tog Operatør
- Forsinkede tog totalt
- Aflyste ankomster totalt
- Aflyste tog Operatør
- Aflyste tog totalt

Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren

Forsinkede ankomster som henføres til operatøren findes således:

$$\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = \text{Forsinkede ankomster totalt} \cdot \frac{\text{Forsinkede tog Operatør}}{\text{Forsinkede tog totalt}}$$

Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren bestemmes således ud fra det totale antal forsinkede ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal forsinkede tog for nærværende trafikopgave og forsinkede tog for nærværende trafikopgave, 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

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren findes således:

$$\text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = \text{Aflyste ankomster totalt} \cdot \frac{\text{Aflyste tog Operatør}}{\text{Aflyste tog totalt}}$$

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren bestemmes således ud fra det totale antal aflyste ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal aflyste tog for nærværende trafikopgave og aflyste tog for nærværende trafikopgave, som henføres til hændelser der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

Rettidighed Operatør Døgn

Rettidighed Operatør Døgn beregnes således:

$$\text{Rettidighed Operatør Døgn} = 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} + \text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren}}{\text{Togtrafik Planlagt}}$$

I beregningen af Rettidighed Operatør Døgn benyttes eksakte tal, dvs. der foretages ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

Regneeksempel

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark og danner grundlag for beregning af Rettidighed Operatør Døgn:

- Forsinkede ankomster totalt (5,00 minutters forsinkelse eller derover) = 1.500
- Forsinkede tog totalt = 800
- Forsinkede tog Operatør = 200
- Aflyste ankomster totalt = 600
- Aflyste tog totalt = 400
- Aflyste tog Operatør = 50
- Togtrafik Planlagt = 20.000

Med formlerne ovenfor beregnes følgende størrelser:

$$\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = 1.500 \cdot \frac{200}{800} = 375$$

$$\text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = 600 \cdot \frac{50}{400} = 75$$

Og dermed:

$$\text{Rettidighed Operatør Døgn} = 1 - \frac{375 + 75}{20.000} = 0,978 = 97,8\%$$

Hermed garanteres ikke at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

Eksempel slut.

4.3.3 Beregning af Rettidighed Operatør Myldretid (U)

Metoden, hvormed Rettidighed Operatør Myldretid beregnes, er den samme som for Rettidighed Operatør Døgn, men beregningen omfatter kun et myldretidsudsnit af den planlagte togtrafik. Myldretiden er defineret som mandag-fredag i tidsrummet 06.30-09.30 og 15.30-18.30. I beregningen af Rettidighed Operatør Myldretid indgår faktorerne:

- Togtrafik Planlagt i myldretiden (=antallet af planlagte ankomster til registreringsstationer i myldretiden).
- Forsinkede Ankomster med planmæssig ankomst i myldretiden
- Aflyste Ankomster med planmæssig ankomst i myldretiden
- Forsinkede Tog Operatør hvis første forsinkede ankomst er i myldretiden.
- Forsinkede Tog Totalt hvis første forsinkede ankomst er i myldretiden.

- Aflyste Tog Operatør hvis første aflyste ankomst er i myldretiden.
- Aflyste Tog Totalt hvis første aflyste ankomst er i myldretiden.

Eksempel – hvad indgår og hvad indgår ikke i myldretidsudsnittet:

Forsinkelser:

Forsinket *ankomst*:

- En planlagt ankomst til Kokkedal 18.28 (= i myldretiden) og faktisk ankomst 18.36 (= udenfor myldretiden) *indgår* i opgørelsen af forsinkede ankomster.
- En planlagt ankomst til Kokkedal 15.28 (=udenfor myldretiden) og faktisk ankomst 15.36 (i myldretiden) *indgår ikke* i opgørelsen af forsinkede ankomster.

Forsinket *tog*:

- Et tog der første gang har en forsinket ankomst 15.15 (=udenfor myldretiden) og derefter er forsinket på en række stationer også i myldretiden *indgår ikke* i opgørelsen af forsinkede tog.
- Et tog der første gang har en forsinket ankomst 18.20 (= i myldretiden) og derefter ikke er forsinket på yderligere stationer i myldretiden *indgår* i opgørelsen af forsinkede tog.

Aflysninger:

Aflyste *tog*:

- Et tog der første gang har en aflyst ankomst 15.15 (=udenfor myldretiden) og derefter er aflyst på en række stationer også i myldretiden *indgår ikke* i opgørelsen af aflyste tog.
- Et tog der første gang har en aflyst ankomst 18.20 (= i myldretiden) og derefter ikke er aflyst på yderligere stationer i myldretiden *indgår* i opgørelsen af aflyste tog.

Eksempel slut

4.3.4 Beregning af Rettidighed Total (U)

Rettidighed Total beregnes således:

$$\text{Rettidighed Total} = 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster totalt} + \text{Aflyste ankomster totalt}}{\text{Togtrafik Planlagt}}$$

I beregningen af Rettidighed Total benyttes eksakte tal, dvs. der foretages ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

Regneeksempel

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark og danner grundlag for beregning af Rettidighed Total:

Forsinkede ankomster totalt (3,00 minutters forsinkelse eller derover) = 2.500

Aflyste ankomster totalt = 600

Togtrafik Planlagt = 20.000

Med formlerne ovenfor beregnes:

$$\text{Rettidighed Total} = 1 - \frac{2.500 + 600}{20.000} = 0,845 = 84,5\%$$

Hermed garanteres ikke at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

Eksempel slut.

4.3.5 Beregning af aflyste ankomster (U)

En aflyst ankomst indgår i beregningen af rettidigheden på lige fod med en forsinket ankomst.

Herudover beregnes en særskilt bod for alle aflyste ankomster, som henføres til Operatøren.

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren beregnes som angivet i afsnit 4.3.2 og resultatet angives uden decimaler.

4.3.6 Hyppighed for beregning af rettidighed (U)

Banedanmark beregner månedsvist Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid, Rettidighed Total og antal aflyste ankomster, der henføres til Operatøren.

Operatøren afrapporterer rettidigheden, herunder aflyste ankomster, til Trafikstyrelsen snarest efter opgørelsen af denne og Operatøren står inde for rigtigheden af de oplysninger, der leveres til Trafikstyrelsen.

Der henvises til bilag 12, appendiks 1 for mere præcis angivelse af, hvilke oplysninger Operatøren skal levere til Trafikstyrelsen og frister for leveringerne.

4.4 Bonus og bod

4.4.1 Bonus og bod for Rettidighed Operatør Døgn (U)

I nedenstående tabel fremgår, hvorledes bonus og bod for Rettidighed Operatør Døgn fastsættes. Vederlaget udgør i relation til tildeling af bonus eller bod det beskrevne i Hovedkontraktens pkt. 4.6.

Bonus og bod for Rettidighed Operatør Døgn

| Bonus-/bodtrin | Rettidighed Operatør Døgn, % | | Bonus/bod: andel af vederlaget pr. måned |
|----------------|------------------------------|-----------------|--|
| | Fra og med | Til og ikke med | |
| Bonustrin 4 | 99,0 | | +5,0% |
| Bonustrin 3 | 98,5 | 99,0 | +3,0% |
| Bonustrin 2 | 98,1 | 98,5 | +2,0% |
| Bonustrin 1 | 97,7 | 98,1 | +1,0% |
| Neutralt | 97,3 | 97,7 | Ingen regulering |
| Bodtrin 1 | 96,9 | 97,3 | -1,0% |
| Bodtrin 2 | 96,5 | 96,9 | -2,0% |
| Bodtrin 3 | 96,0 | 96,5 | -3,0% |
| Bodtrin 4 | 95,0 | 96,0 | -5,0% |
| Bodtrin 5 | | 95,0 | Følgende beregnede procentsats: - $(5,0 + 2 \cdot (95,0 - \text{Rettidighed Operatør Døgn}))$ % |

Til orientering oplyses at Rettidighed Operatør Døgn i 16 måneders perioden uge 16 i 2004 til uge 26 i 2005 i Øresunds- og Kystbanetrafikken anslås at ville have givet anledning til 1 måned i bonustrin 2, 5 måneder i bonustrin 1, 5 måneder i neutralt, 3 måneder i bodtrin 1, 1 måned i bodtrin 2 og 1 måned i bodtrin 3. Hermed garanteres ikke, at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

4.4.2 Bonus og bod for Rettidighed Operatør Myldretid (U)

I nedenstående tabel fremgår, hvorledes bonus og bod for Rettidighed Operatør Myldretid fastsættes.

Bonus og bod for Rettidighed Operatør Myldretid

| Bonus-/bodtrin | Rettidighed Operatør Myldretid, % | | Bonus/bod: andel af vederlaget pr. måned |
|----------------|-----------------------------------|-----------------|--|
| | Fra og med | Til og ikke med | |
| Bonustrin 4 | 99,0 | | +1,0% |
| Bonustrin 3 | 98,5 | 99,0 | +0,75% |
| Bonustrin 2 | 98,1 | 98,5 | +0,5% |
| Bonustrin 1 | 97,7 | 98,1 | +0,25% |
| Neutralt | 96,9 | 97,7 | Ingen regulering |
| Bodtrin 1 | 96,5 | 96,9 | -0,25% |
| Bodtrin 2 | 96,0 | 96,5 | -0,5% |
| Bodtrin 3 | 95,0 | 96,0 | -0,75% |
| Bodtrin 4 | | 95,0 | -1,0% |

Til orientering oplyses at Rettidighed Operatør Myldretid i 16 måneders perioden uge 16 i 2004 til uge 26 i 2005 i Øresunds- og Kystbanetrafikken anslås at ville have givet anledning til 1 måned i bonustrin 1, 3 måneder i neutral, 5 måneder i bodtrin 1, 1 måned i bodtrin 2, 5 måneder i bodtrin 3 og 1 måned i bodtrin 4. Hermed garanteres ikke, at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

4.4.3 Bonus Rettidighed Total (U)

I nedenstående tabel fremgår, hvorledes bonus for Rettidighed Total fastsættes.

Bonus for Rettidighed Total

| Bonustrin | Rettidighed Total, % | | Bonus: andel af vederlaget pr. måned |
|-------------|----------------------|-----------------|--------------------------------------|
| | Fra og med | Til og ikke med | |
| Bonustrin 2 | 90,0 | | +0,5% |
| Bonustrin 1 | 85,0 | 90,0 | +0,25% |

Til orientering oplyses at Rettidighed Total i 16 måneders perioden uge 16 i 2004 til uge 26 i 2005 i Øresunds- og Kystbanetrafikken anslås at ville have givet anledning til 3 måneder i bonustrin 1 og de resterende 13 måneder uden bonus. Hermed garanteres ikke, at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

Såfremt Trafikstyrelsen og Banedanmark i kontraktperioden tager initiativ til at udvide denne bonus-ordning knyttet til Rettidighed Total, så Trafikstyrelsen regulerer både bonus og bod for såvel Operatøren som Banedanmark, forpligtes Operatøren til at medvirke positivt og konstruktivt i udarbejdelse af et tillæg til Kontrakten, der indeholder en sådan udvidelse.

4.4.4 Bod for Aflyste ankomster (U)

Operatøren betaler pr. aflyst ankomst, som henføres til Operatøren, en bod på 1.000,00 DKK.

Det angivne beløb på 1.000,00 DKK. reguleres én gang årligt efter 2006 med pristalsregulering som angivet for vederlaget i Hovedkontraktens pkt. 4.5.2 og det regulerede beløb angives med to decimaler.

Til orientering oplyses at aflyste ankomster, som henføres til Operatøren i 16 måneders perioden uge 16 i 2004 til uge 26 i 2005 i Øresunds- og Kystbanetrafikken pr. måned anslås at ville have været: 46, 53, 42, 41, 70, 35, 41, 41, 43, 69, 65, 171, 81, 97, 47 og 52. Hermed garanteres ikke, at antallet af aflyste ankomster, der henføres til Operatøren i driftsperioden vil være af samme størrelsesorden.

4.4.5 Ekstraordinær bonus i driftsstartperioden (U)

Operatøren er forpligtet til at påbegynde driften af den omhandlede trafik ved driftsstart.

Driftsstartperioden defineres som den del af kalendermåneden, hvori driftsstart forekommer og hvor Operatøren varetager driften samt de efterfølgende to kalendermåneder.

Ved driftsstart tildeles Operatøren en ekstraordinær bonus, som angivet i nedenstående tabel, udover bonus og bod som angivet i pkt. 4.4.1-4.4.4.

Ekstraordinær bonus ved driftsstart

| Bonusbetegnelse | Rettidighed Operatør Døgn, % | | Bonus pr. måned |
|--------------------|------------------------------|-----------------|-----------------|
| | Fra og med | Til og ikke med | |
| Driftsstartbonus 3 | 98,1 | | 1.500.000 kr. |
| Driftsstartbonus 2 | 97,7 | 98,1 | 1.000.000 kr. |
| Driftsstartbonus 1 | 97,3 | 97,7 | 500.000 kr. |

I den måned, hvor driftsstart forekommer, beregnes bonus som en andel af bonus pr måned, der er proportional med andelen af måneden, hvor operatøren varetager driften.

Beregning og regulering

Registrering og beregning af Rettidighed Operatør Døgn foregår som angivet i pkt. 4.3.

Operatørens vederlag reguleres for ekstraordinær bonus i driftsstartperioden pr. måned på basis af den foregående måneds registreringer og beregning af rettidighed.

De angivne beløb reguleres én gang årligt efter 2006 med pristalsregulering som angivet for vederlaget i Hovedkontraktens pkt. 4.5.2.

4.5 Hyppighed for tildeling af bonus eller bod

Trafikstyrelsens udbetaling af bonus eller Operatørens indbetaling af bod sker ved regulering af vederlaget hver måned på basis af den foregående måneds registreringer og beregning af rettidighed.

4.6 Force Majeure (U)

Med henvisning til Hovedkontraktens pkt. 6.3 præciseres det at force majeure, ved beregning af rettidighed, er begivenheder som har en ekstraordinær karakter såsom brand, strejker, krig, lock-out eller usædvanlige naturbegivenheder og at bl.a. følgende begivenheder ikke vil blive betragtet som force majeure:

- Banedanmarks og/eller andre operatørers fejl i det omfang konsekvenserne af disse fejl indgår som beskrevet i bilag 8, i beregningen af rettidighed
- usædvanligt vejrlig
- strejker, der kun rammer Operatøren eller Operatørens underentreprenører
- hærværk, herunder også systematisk hærværk og grafitti

Det understreges, at ovenstående alene er en ikke-udtømmende eksemplifikation.

Der henvises i øvrigt til bilag 10, appendiks 1, hvor det af Banedanmark anvendte princip for ansvarsallokering i forbindelse med forsinkelser er beskrevet. Parterne i denne Kontrakt accepterer dette princip og Banedanmarks afgørelser i forbindelse hermed som grundlag for opgørelse af rettidighed.

4.7 Rettidighed og eventuel bonus og bod mellem Operatøren og den svenske operatør

Der henvises til bilag 4 vedrørende rettidighed og eventuel bonus og bod mellem Operatøren og den svenske operatør.

4.8 Passagerrettidighed (U)

Såfremt andre operatører i Danmark overgår til opgørelse af 'Passagerrettidighed', dvs. ændring af måden hvorpå rettidigheden opgøres, fra rettidighed målt pr. ankomende tog til rettidighed målt pr. ankomende passager, forpligtes Operatøren til at bidrage positivt til også at overgå til opgørelse af Passagerrettidighed ved en ændring af Kontrakten.

Regulering af vederlaget på baggrund af Rettidighed Operatør Myldretid er udtryk for, at der sættes fokus på antallet af forsinkede passagerer, frem for antallet af forsinkede tog. Overgang til opgørelse af Passagerrettidighed vil være en yderligere udvidelse i denne retning og afspejle ønsket om, at regulering på baggrund af rettidighed afspejler hvor mange passagerer, som kommer rettidigt frem.

Operatøren forpligtes til at bidrage positivt i udformningen af ændrede betingelser vedrørende krav, bonus og bod i forbindelse med beregning af Rettidighed Operatør og Rettidighed Total på basis af Passagerrettidighed. I fastsættelsen af krav,

bonus og bod skal udgangspunktet være at ordningerne er økonomisk neutrale for Operatøren i forhold til de nuværende ordninger.

4.9 Aftale mellem Operatøren og Banedanmark om kanalregularitet

I tillæg til og uafhængigt af nærværende Kontrakt, skal der særskilt indgås kontrakt mellem Operatøren og Banedanmark om adgang til infrastruktur og den kanalregularitet, som stilles til rådighed fra Banedanmarks side.

Vilkår omkring kontrakten mellem Operatøren og Banedanmark, der forventes at ville indeholde elementer af bonus og bod mellem de to parter, findes i bilag 10, appendiks 1.

5 Kundetilfredshed

5.1 Indledning

Vederlaget er genstand for regulering i form af bonus eller bod på baggrund af kundetilfredsheden, som afdækkes gennem halvårige undersøgelser blandt passagererne. Undersøgelserne udføres på baggrund af spørgeskemaer.

Kundetilfredshedsundersøgelserne skal medvirke til at passagerernes tilfredshed kan danne baggrund for løbende kvalitetsforbedringer og til at afstemme det leverede produkt med passagerernes ønsker og forventninger. De elementer i kundetilfredshedsundersøgelsen, som danner baggrund for regulering af vederlaget i form af bonus eller bod, er i videst muligt omfang kun elementer, 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 kundeundersøgelser end de her nævnte.

5.2 Gennemførelse af undersøgelserne (U)

Trafikstyrelsen gennemfører kundetilfredshedsundersøgelserne via et eksternt firma. Undersøgelserne foretages i samarbejde med Skånetrafiken – der benytter et spørgeskema svarende til Trafikstyrelsens - så undersøgelserne for trafikken på de to sider af Øresund så vidt muligt udføres koordineret. Trafikstyrelsen afholder udgifterne til gennemførelse af kundetilfredshedsundersøgelserne.

Undersøgelserne foretages som halvårige stikprøveundersøgelser i form af spørgeskemaer, som uddeles og indsamles i Operatørens tog på baggrund af en metode, som sikrer repræsentativitet med hensyn til antallet af passagerer fordelt over døgnet og ugen og over strækningerne. I forbindelse med rejser over Øresund, kan spørgeskemaer udleveres på den ene side af Øresund og indsamles på den anden side af Øresund.

Undersøgelserne gennemføres forår og efterår.

Resultat og afrapportering af kundetilfredshedsundersøgelsen foreligger snarest muligt efter udgangen af 2. og 4. kvartal og fremsendes fra Trafikstyrelsen til Operatøren.

5.3 Spørgeskema (U)

Udkast til kundetilfredshedsundersøgelsens spørgeskema er gengivet i appendiks 1.

I kundetilfredshedsundersøgelsen indgår spørgsmål om tilfredsheden med rejsen generelt, information, togets standard, personalet og stationerne. Der indgår ligeledes baggrundsspørgsmål om rejsens formål, rejsefrekvens, køn, hvad der opfat-

tes som specielt vigtigt for respondenter i forbindelse med rejsen etc. samt mulighed for at angive kommentarer og forslag. Tilfredshedsspørgsmålene danner grundlag for regulering af vederlaget. Baggrundsspørgsmålene giver ikke anledning til regulering af vederlaget, men Operatøren er forpligtiget til at behandle positiv og negativ kritik samt forslag til forbedringer fra kunderne og skal kunne redegøre for, at de håndteres tilfredsstillende.

Trafikstyrelsen har i kontraktperioden ret til efter eget valg i kundetilfredshedsundersøgelsen at indføje yderligere spørgsmål, som i så fald ikke danner grundlag for regulering af vederlaget.

5.4 Beregning af kundetilfredshed (U)

Passagerernes tilfredshed angives af passagererne på en 0-10 skala jf. nedenstående kategorier.

Skala for angivelse af tilfredshed i kundetilfredshedsundersøgelserne

| Meget utilfreds | | | | | Hverken/eller | | | | | Meget tilfreds |
|--------------------|---|---|---|---|---------------|---|---|---|---|-------------------|
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |

Det er ligeledes muligt at angive svaret *Ved ikke*. Besvarelser i denne rubrik medregnes ikke i beregningen af bonus og bod.

I tilfælde af en markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på enkeltparametre i forhold til tidligere målinger eller i tilfælde af, at kundetilfredshedsundersøgelsen afspejler stor utilfredshed på enkeltparametre, skal Operatøren aflevere en redegørelse til Trafikstyrelsen, jf. bilag 12, appendiks 1, punkt 1.3.1.

Hvert enkelt tilfredshedsspørgsmål er tildelt en vægt, jf. appendiks 1. Den sammenvejede tilfredshed af hver enkelt spørgeskemabesvarelse beregnes som den vægtede sum af spørgsmålenes pointtal på 0-10 skalaen. Den sammenvejede kundetilfredshed angives med to decimaler.

Spørgsmålene er inddelt i kategorier. Den samlede vægt af kategorierne, når vægtene af de enkelte spørgsmål i kategorierne lægges sammen, fremgår af nedenstående tabel. Disse kategorivægte anvendes ikke i beregningen af den sammenvejede tilfredshed. Vægtningen af de enkelte spørgsmål indenfor hver spørgsmålskategori er ikke ligelig.

Vægtning af spørgsmålskategorierne i kundetilfredshedsundersøgelserne

| Kategori | Vægtning |
|---------------------------------|----------|
| Tilfredshed med rejsen generelt | 25% |
| Tilfredshed med information | 25% |
| Tilfredshed med togets standard | 20% |
| Tilfredshed med personalet | 15% |
| Tilfredshed med stationerne | 15% |
| I alt | 100% |

I beregning af den sammenvæjede kundetilfredshed medtages kun besvarelser omkring tilfredshed med påstigningsstationer, der er afgivet af respondenter med påstigningsstation, der er overdraget til Operatøren. Dette betyder at antallet af besvarelser, der ligger til grund for tilfredshed med stationerne er mindre end antallet af besvarelser der ligger til grund for tilfredshed med rejsen generelt, med information, med togets standard og med personalet.

Reguleringen af vederlaget med bonus eller bod vedrørende kundetilfredsheden fastsættes på baggrund af kundetilfredsheden der beregnes som gennemsnittet af besvarelsernes sammenvæjede kundetilfredshed og angives med to decimaler.

Kundetilfredshedsundersøgelsernes besvarelser der vedrører rejser der ikke krydser Øresund tilskrives udelukkende Operatøren.

Kundetilfredshedsundersøgelsernes besvarelser der vedrører rejser der krydser Øresund tilskrives ligeligt Operatøren og Skånetrafikens operatør. Halvdelen af disse besvarelser tildeles således Operatøren med gennemsnittet af alle besvarelsernes sammenvæjede kundetilfredshed.

5.4.1 Regneeksempel

På et halvår indsamles 3.000 udfyldte spørgeskemaer, der vedrører rejser der ikke krydser Øresund med en gennemsnitlig sammenvæjet kundetilfredshed på 7,00 point. Der indsamles ligeledes 2.400 udfyldte spørgeskemaer der vedrører rejser der krydser Øresund med en gennemsnitlig sammenvæjet kundetilfredshed på 8,00 point.

Den gennemsnitlige sammenvæjede kundetilfredshed for rejserne der krydser Øresund deles ligeligt mellem Operatøren og operatøren der varetager togtrafikken på den svenske del af Øresund, således at Operatøren tildeles 8,00 point fra 1.200 udfyldte spørgeskemaer.

Den samlede sammenvæjede tilfredshed der tilskrives Operatøren bliver således

$$\frac{7,00 \cdot 3.000 + 8,00 \cdot 1.200}{3.000 + 1.200} = 7,29 \text{ point}$$

Det garanteres ikke, at der indsamles præcis det antal spørgeskemaer, som er angivet eller at kundetilfredsheden i driftsperioden vil være som angivet i regneeksemplet.

Eksempel slut.

5.5 Bonus og bod for kundetilfredshed (U)

I nedenstående tabel fremgår, hvorledes bonus og bod for kundetilfredshed fastsættes.

Vederlaget udgør i relation til tildeling af bonus eller bod det beskrevne i Hovedkontraktens pkt. 4.6.

Bonus og bod for kundetilfredshed

| Bonus-/bodtrin | Sammenvæjet tilfredshed | | Bonus/bod: andel af vederlaget pr. halvår |
|----------------|-------------------------|-----------------|---|
| | Fra og med | Til og ikke med | |
| Bonustrin 4 | 9,0 | 10,0 | +3,0% |
| Bonustrin 3 | 8,0 | 9,0 | +2,25% |
| Bonustrin 2 | 7,25 | 8,0 | +1,5% |
| Bonustrin 1 | 6,5 | 7,25 | +0,75% |
| Neutralt | 5,0 | 6,5 | Ingen regulering |
| Bodtrin 1 | 4,0 | 5,0 | -0,75% |
| Bodtrin 2 | 3,0 | 4,0 | -1,5% |
| Bodtrin 3 | 2,0 | 3,0 | -2,25% |
| Bodtrin 4 | 0 | 2,0 | -3,0% |

5.6 Hyppighed for tildeling af bonus eller bod (U)

Trafikstyrelsens udbetaling af bonus eller Operatørens indbetaling af bod sker ved regulering af vederlaget snarest muligt efter udgangen af 2. og 4. kvartal.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 8, Incitaments-
ordninger***

Bilag 8
Appendiks 1
Kundetilfredshedsundersøgelsernes
spørgeskema

December 2006

1 Kundetilfredshedsundersøgelsernes spørgeskema

1.1 Indledning

Nærværende appendiks 1 indeholder kundetilfredshedsundersøgelsernes spørgeskema.

Ligeledes fremgår vægtningen af de forskellige kategorier af spørgsmål og vægtningen af de enkelte spørgsmål.

Spørgeskemaets layout vil kunne ændres af Trafikstyrelsen helt frem til driftsstart.

Spørgeskemaet vil ligeledes findes i en svensk oversættelse.

1.2 Spørgeskemaets første side

Spørgeskemaets layout er ikke endeligt fastlagt.

Hvor tilfreds er du med din togrejse

Vi har behov for din hjælp til at besvare dette spørgeskema for at give os et indblik i din oplevelse af Øresundstrafikken. Informationerne skal hjælpe os med at forbedre servicen, så kvaliteten af din togrejse kan blive endnu bedre. Spørgeskemaerne indsamles af medarbejdere i toget



På forhånd tak og fortsat god rejse!

Skånetrafikken Trafikstyrelsen

1. Hvor rejser du fra og til i dette tog?

a Fra station: _____
 b Til station: _____

2. Hvor tilfreds er du med følgende på netop denne rejse i dette tog?

Angiv hvor tilfreds du er med netop denne rejse i dette tog ved at afkrydse på skalaen

Udfyld sådan:

| | Meget utilfreds | Hverken eller | Meget tilfreds | Ved tilfreds ikke |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a Din rejse ombord i <u>dette tog</u> alt i alt..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b Toppersonalet i <u>dette tog</u> alt i alt..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c Toppersonalets information om forsinkelser ombord i <u>dette tog</u> (du bedes kun svare, hvis dette tog er forsinket ellers sæt kryds i Ved ikke)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d Toppersonalets synlighed ombord i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e Toppersonalet service og fremtræden overfor kunderne ombord i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f Toppersonalets oprydning af aviser, flasker og andet affald ombord i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g Toppersonalets evne til at holde ro og orden ombord i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| h Indvendig rengøring i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| i Muligheden for at få en siddeplads ombord i <u>dette tog</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| j Klimaet ombord i <u>dette tog</u> (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| k <u>Dette togs</u> rullende elektroniske display med information om bl.a. næste stop og ankomsttider..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| l Dette togs rettidighed..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| m Muligheden for at købe billet/kort til <u>denne rejse</u> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| n Adgangsvejene til perronen, hvor du steg på dette tog (gange, trapper og elevatorer)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| o Rengøring og vedligeholdelse på den station, hvor du steg på dette tog..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| p Afgangstavler og anden trykt trafikinformation og skiltning på den station, hvor du steg på dette tog..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| q Trygheden på den station, hvor du steg på dette tog..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

3. Hvor tilfreds er du med følgende generelt i togtrafikken på Kystbanen og over Øresund?

Angiv hvor tilfreds du er generelt ved at afkrydse på skalaen

| | Meget utilfreds | Hverken eller | Meget tilfreds | Ved tilfreds ikke |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| a Øresundstogtrafikken og togtrafikken på Kystbanen generelt..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| b Mulighederne for at kontakte [Operatøren] og få almen information og svar på spørgsmål..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| c Toiletterne i togene (fungerer de, er de rene osv.)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| d Udvendig rengøring af togene..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| e Fjernelse af graffiti i og udenpå togene..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| f Information i togene om forsinkelser..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| g Information om forsinkelser i højtalere og på skærme på stationer/perroner..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| h Øvrig information i højtalere og på skærme på stationer/perroner (al anden information end om forsinkelser)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| i Rettidigheden generelt for Øresundstogene og togene på Kystbanen..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| j Hvis du selv på en rejse med Øresundstogene eller togene på Kystbanen har oplevet at erstatningsbusser var indsat eller burde have været indsat pga. togafflysninger, hvor tilfreds var du da med erstatningstrafikken (hvis du ikke selv har oplevet dette, bedes du sætte kryds i Ved ikke)..... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Udfyldes af personalet

06 - _____ :
 Dato Linje Avg. tid

Flere spørgsmål på bagsiden! →

1.3 Spørgeskemaets anden side

Spørgeskemaets layout er ikke endeligt fastlagt.

4. Hvad er formålet med denne rejse Udfyld sådan:

1 Til/fra arbejde
 2 Til/fra uddannelse
 3 Forretningsrejse/ tjenesterejse
 4 Fritidsrejse
 5 Andet

5. Hvordan har du købt kort eller billet til denne rejse?

1 Kontant i billetautomat
 2 I billetautomat med betalingskort
 3 I kiosk eller billetsalg
 4 I bus
 5 Via internettet

6 På anden vis

6. Hvor ofte rejser du med Øresundstogene?

1 5 eller flere dage pr uge
 2 2-4 dage pr uge
 3 1 dag pr uge
 4 1-3 dage pr måned
 5 Mindre end 1 dag pr måned

7. Køn?

1 Mand
 2 Kvinde

8. Alder? år

9. Hvad er særligt vigtigt for dig, når du rejser med Øresundstogene? (flere svar kan angives)

1 At toget afgår og ankommer rettidigt
 2 At toget er rent og pænt
 3 At rejsetiden er kort
 4 At det er billigt

5 At togpersonalet er venlige og hjælpsomme
 6 At det er nemt at købe kort/billet
 7 At jeg får god information i toget og på perronen

8 At adgangsforholdene til stationen er gode
 9 At komforten i togene er god
 10 At

10. Har du gode råd, kommentarer eller forslag som kan gøre din togrejse i Øresundstogene bedre?

.....

.....

.....

.....

Tak for hjælpen!

2 Vægtning af spørgsmål

2.1 Vægtning af spørgsmålskategorierne

Reguleringen af vederlaget med bonus eller bod vedrørende kundetilfredsheden beregnes ud fra den sammenvejede kundetilfredshed, der beregnes med vægtning af spørgsmålene. Spørgsmålene er inddelt i kategorier. Den samlede vægt af kategorierne, når vægtene af de enkelte spørgsmål i kategorierne lægges sammen, fremgår af nedenstående tabel.

Vægtning af spørgsmålskategorierne i kundetilfredshedsundersøgelserne

| Kategori | Vægtning |
|---------------------------------|----------|
| Tilfredshed med rejsen generelt | 25% |
| Tilfredshed med information | 25% |
| Tilfredshed med togets standard | 20% |
| Tilfredshed med personalet | 15% |
| Tilfredshed med stationerne* | 15% |
| I alt | 100% |

** I beregning af den sammenvejede kundetilfredshed medtages kun besvarelser omkring tilfredshed med påstigningsstationer, der er afgivet af respondenter med påstigningsstation, der er overdraget til Operatøren. * betyder at antallet af besvarelser, der ligger til grund for tilfredshed med stationerne er mindre end antallet af besvarelser, der ligger til grund for tilfredshed med rejsen generelt, med information, med togets standard og med personalet.*

2.2 Vægtning af spørgsmålene

Vægtningen af de enkelte spørgsmål indenfor hver spørgsmålskategori er ikke ligelig, men er som vist i nedenstående tabel.

Vægtning af spørgsmålene i kundetilfredshedsundersøgelserne

| Spørgsmål | Kategori | Vægtning |
|---|-----------------|----------|
| <i>Spørgsmål knyttet til den aktuelle rejse i toget og den aktuelle påstigningsstation:</i> | | |
| Tilfredshed med din rejse ombord i dette tog alt i alt | Rejsen generelt | 9% |
| Tilfredshed med togpersonalet i dette tog alt i alt | Personalet | 7% |
| Tilfredshed med togpersonalets information om forsinkelser ombord i dette tog | Information | 10% |
| Tilfredshed med togpersonalets synlighed ombord i dette tog | Personalet | 2% |
| Tilfredshed med togpersonalets service og fremtræden overfor kunderne ombord i dette tog | Personalet | 4% |

| | | | |
|--|--|-----------------|----|
| Tilfredshed med | togpersonalets oprydning af aviser, flasker og andet affald ombord i dette tog | Personalet | 2% |
| Tilfredshed med | togpersonalets evne til at holde ro og orden ombord i dette tog | Personalet | 0% |
| Tilfredshed med | indvendig rengøring i dette tog | Togets standard | 8% |
| Tilfredshed med | muligheden for at få en siddeplads ombord i dette tog | Rejsen generelt | 5% |
| Tilfredshed med | klimaet ombord i dette tog | Togets standard | 6% |
| Tilfredshed med | Dette togs rullende elektroniske display med information om bl.a. næste stop og ankomsttider | Information | 5% |
| Tilfredshed med | dette togs rettidighed | Rejsen generelt | 5% |
| Tilfredshed med | mulighederne for at købe billet/kort til denne rejse* | Stationerne | 5% |
| Tilfredshed med | adgangsvejene til perronen, hvor du steg på dette tog* | Stationerne | 0% |
| Tilfredshed med | rengøring og vedligeholdelse på den station, hvor du steg på dette tog* | Stationerne | 4% |
| Tilfredshed med | afgangstavler og anden trykt trafikinformation og skiltning på den station, hvor du steg på dette tog* | Stationerne | 4% |
| Tilfredshed med | trygheden på den station, hvor du steg på dette tog* | Stationerne | 2% |
| <i>Spørgsmål knyttet til Øresundstogtrafikken og togtrafikken på Kystbanen generelt:</i> | | | |
| Tilfredshed med | Øresundstogtrafikken og togtrafikken på Kystbanen generelt | Rejsen generelt | 3% |
| Tilfredshed med | mulighederne for at kontakte [Operatøren] og få almen information og svar på spørgsmål | Information | 5% |
| Tilfredshed med | toiletterne i togene (fungerer de, er de rene osv.) | Togets standard | 4% |
| Tilfredshed med | udvendig rengøring af togene | Togets standard | 2% |
| Tilfredshed med | fjernelse af graffiti i og udenpå togene | Togets standard | 0% |
| Tilfredshed med | information i togene om forsinkelser | Information | 5% |
| Tilfredshed med | information om forsinkelser i højtalere og på skærme på stationer/perroner | Information | 0% |
| Tilfredshed med | øvrige information i højtalere og på skærme på stationer/perroner | Information | 0% |
| Tilfredshed med | rettidigheden generelt i Øresundstogene og togene på Kystbanen | Rejsen generelt | 3% |

| | | | |
|-----------------|---|-----------------|----|
| Tilfredshed med | Hvis du selv på en rejse med Øresundstogene eller togene på Kystbanen har oplevet at erstatningsbusser var indsat eller burde have været indsat pga. togaflysninger, hvor tilfreds var du da med erstatningstrafikken | Rejsen generelt | 0% |
|-----------------|---|-----------------|----|

** I beregning af den sammenvejede kundetilfredshed medtages kun besvarelser omkring tilfredshed med påstigningsstationer, der er afgivet af respondenter med påstigningsstation, der er overdraget til Operatøren. * betyder at antallet af besvarelser, der ligger til grund for tilfredshed med stationerne er mindre end antallet af besvarelser, der ligger til grund for tilfredshed med rejsen generelt, med information, med togets standard og med personalet.*

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 8, Appendiks 1

Bilag 8
Appendiks 2
Passagertællinger

September 2006

1 Passagertællinger i togene

Operatøren skal gennemføre tælling af passagererne på nedenstående fire delstrækninger. For de angivne delstrækninger 2) – 4) skal dette ske i samarbejde med Skånetrafikens operatør.

- 1) Skodsborg – Klampenborg eller anden delstrækning på Kystbanen (her forstået som strækningen Helsingør – Østerport)
- 2) København H – Ørestad
- 3) Kastrup – Malmö Syd, efter Citytunnelns åbning dog Kastrup - Hyllie, og
- 4) Malmö C – Malmö Syd, efter Citytunnelns åbning dog Malmö C - Hyllie.

Angående 1) ovenfor skal der foretages tælling på den delstrækning, hvor belægningsen er størst. For året 2009 kan der tages udgangspunkt i, at denne delstrækning er Skodsborg – Klampenborg. Det aftales én gang årligt med Trafikstyrelsen, på hvilken delstrækning på Kystbanen tællingerne foretages.

Hver eneste togafgang (tognummer) i normalkøreplanen i hver måned skal tælles mindst 1 gang på hver af ugens 7 dage. Inden for disse rammer skal Operatøren foretage tællinger, der er repræsentative for de senest forløbne hele 3 måneder. Tællingerne skal være repræsentative for hver enkelt togafgang i normalkøreplanen for hver dag i ugen, mandag-søndag. Danske helligdage tælles som søndage. Tællingerne kan udføres af togets personale eller andet, evt. eksternt, personale.

Eksempel

På togafgangen fra Malmö C. kl. 9.22 til Helsingør skal Operatøren mindst 1 tirsdag i løbet af februar måned 2010 have gennemført tælling af antallet af passagerer på delstrækningen Klampenborg – Skodsborg (eller eventuelt på en anden delstrækning mellem Østerport og Helsingør), på delstrækningen København H – Ørestad, på delstrækningen Kastrup – Malmö Syd og på delstrækningen Malmö S/Hyllie - Malmö C. Tællingerne kan eventuelt foretages af Skånetrafikens operatør eller dennes repræsentanter.

Eksempel slut.

Der er ikke krav om passagertælling i forbindelse med nødkøreplaner.

Ved gennemførelse af særkøreplaner skal Operatøren foretage separat passagertælling af de togafgange og afgang med erstatningstransport, der fremgår af særkøreplanen. Der stilles i princippet samme krav til repræsentativitet som nævnt ovenfor for normalkøreplanen. Dvs. hver afgang for hver dag i ugen tælles mindst 1 gang. Er særkøreplanens varighed over én måned, tælles hver togafgang 2 gange.

Operatøren skal foretage og rapportere passagertælling af alle togafgange, som Operatøren måtte gennemføre i henhold til bilag 2, pkt. 4.2 (kortfristet indsættelse af ekstra ad hoc togafgange).

I forbindelse med erstatningskørsel skal Operatøren tælle samtlige passagerer, der transporteres med busser samt taxier betalt af Operatøren eller Trafikstyrelsen.

Operatøren skal jf. bilag 12, appendiks 1, ID 1 hver måned rapportere passagertællingerne for alle fire delstrækninger 1) – 4) senest 10 arbejdsdage efter månedens afslutning. Operatøren skal desuden kunne fremvise en ekstern validering af tællingerne, herunder af repræsentativiteten jf. ovenfor. Trafikstyrelsen har ret til at foretage kontrol af tællingerne.

Repræsentativitet og metode for tællingerne skal godkendes af de øvrige parter i takstsamarbejdet i hovedstadsområdet.

Trafikstyrelsen varetager opgørelse af antallet af passagerer i den omhandlede trafik pr. år, jf. bilag 8, pkt. 3.2.

Der henvises til bilag 2, nummereret tilbudskrav 2.3 for tilbudsgivers beskrivelse af den konkrete fremgangsmåde ved gennemførelse af de krævede tællinger.

2 Østtælling

I forbindelse med den årlige Østtælling er Operatøren ansvarlig for gennemførelse af tællingen på de overdragede stationer i henhold til retningslinier fastlagt af DSB S-tog, der planlægger, gennemfører og efterbehandler tællingen. Østtælling, der er en "brik"-tælling af, hvor passagerer rejser fra og til, gennemføres en hverdag i november måned hvert år.

Der henvises til Datarummet for yderligere information om Østtælling.

Operatøren er forpligtet til at afholde udgifterne i forbindelse med gennemførelse af Østtællingen på de overdragede stationer. Til orientering oplyses at, for gennemførelse af Østtælling på de overdragede stationer var lønomkostningen i 2005 ca. 300.000 DKK.

Efter fuld implementering af rejsekortsystemet vil kravet til Operatørens gennemførelse af Østtælling eventuelt mindskes i forhold til, at der for kontantbilletsystemet fortsat kan være behov for passagertællinger. Operatøren er forpligtet til at gennemføre disse tællinger, hvis der fortsat vil være behov herfor. Omfang og metode skal aftales nærmere med Trafikstyrelsen. Såfremt Operatørens omkostninger til gennemførelse af Østtællinger eller disses afløsere fra 2011 overstiger 100.000 DKK, kompenseres Operatøren herfor. Kompensationen består af forskellen mellem de faktiske dokumenterede omkostninger og 100.000 DKK.

3 Rejsehjemmelundersøgelse

Operatøren skal give adgang i togene til gennemførelse af rejsehjemmelundersøgelsen samt underrette personalet herom.

Rejsehjemmelundersøgelsen gennemføres i hovedstadsområdet to gange årligt i henholdsvis februar/marts og august/september. Rejsehjemmelundersøgelsen anvendes til at fastlægge forskellige parametre til indtægtsdelingen i hovedstadsområdet ved overordnet at fastlægge billetfordelingen, omstigning mellem trafiksystemerne samt rejselængder.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 8, Appendiks 2

Bilag 8
Appendiks 3
Ambitionsniveau for automatiske
tællesystemer

September 2006

HUR/DSB/ØSS Model & Tællegruppen
mødet d. 23. februar 2005

Ambitionsniveau for automatiske tællesystemer

DSB Salg

I HUR/DSB/ØSS Model & Tællegruppen har vi flere gange diskuteret krav til præcision og sikkerhed ved automatiske tællesystemer.

28. januar 2005

Dette notat fastlægger et fælles ambitionsniveau, som skal benyttes ved kravspecifikationen af nye automatiske tællesystemer. Ambitionsniveauet kan godt afviges i praksis, hvis tekniske og/eller økonomiske forhold tilsiger det. I så fald bør der dog redegøres for, hvorfor man har valgt at afvige fra det fælles ambitionsniveau.

DSB Salg
Markedsanalyse og
samarbejde
Statistik & Analyse
Sølvgade 40 v. 331
DK-1349 København K.

Grundet de ret begrænsede udsving i passagertallene, som vi ser i kollektiv trafik, er kravene til præcision i tællesystemerne store:

Telefon 33 54 24 36
Lokal 42 436
E-mail albrecht@dsb.dk
Internet www.dsb.dk

1. Årsresultatet bør ikke have en statistisk usikkerhed over +/- 0,25%
2. På månedsniveau skal der opgøres et passagertal på hovedvarianter:
 - a. F.eks. pr. større buslinie (I al fald alle større linier, samt liniegrupper)
 - b. Pr. Metro-delstrækning (F.eks. Vestamager, Østamager, City (Nørreport-Christianshavn), Frederiksberg-linien)
 - c. Pr. S-togs strækning (og evt. linie)
 - d. Pr. Regionaltogsstrækning (Kystbanen, Kastrupbanen, Roskilde-strækningen osv.)
3. Månedresultatet bør samlet set ikke have en statistisk usikkerhed der overstiger +/- 1,0%, men den kan godt være større pr. hovedvariant.
4. Det bør tilstræbes at tællesystemet rimeligt præcist kan opgøre passagertal på ugedagsniveau (hverdag eller weekend), samt i myldretid/ikke-myldretid.
5. De konkrete tekniske krav til stikprøveusikkerhed afhænger af design af tællesystemet og den konkrete tælleenhed. Inspireret af metroens system kan kravet til forskellen mellem en automatisk tælling og en kontroltælling formuleres som, *at tællefejlen skal være normalfordelte med en gennemsnitsværdi på +/- 2% og en spredning på højst 4% for en given tælleenhed.*

I forbindelse med implementering af et nyt automatisk tællesystem bør der samtidig laves en plan for systematisk kontroltællinger. I forbindelse med den årlige tællerapport afrapporteres stikprøveusikkerheden jf. ovenstående pkt. 5. Såfremt kontroltællingerne viser en systematisk afvigelse mellem de automatiske tællinger og kontroltællingerne, bør det automatiske tællesystem kalibreres ind.

Kravene til hovedvarianter og tidsbånd udspringer af det fælles behov for at kunne analysere passagerudviklingen og klarlægge de drivere der påvirker passagertallet.

Side 2/2

28. januar 2005

Arbejdsgruppen bestående af:
Carsten Jensen (HUR,
Dorte Filges (DSB S-tog),
Morten Thomsen (ØSS),
Jan Albrecht (DSB)

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 8, Appendiks 3

Bilag 9

Forberedelsesperioden

December 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Plan for Forberedelsesperioden | 3 |
| 1.1 | Indledning | 3 |
| 1.2 | Periode, formål og Operatørens ansvar (U) | 3 |
| 1.3 | Planlægning af forberedelsesperioden (U) | 3 |
| 1.3.1 | Foreløbig plan for Forberedelsesperioden (U) | 3 |
| 1.3.2 | Detaljeret plan for forberedelsesperioden (U) | 5 |
| 2 | Særlige krav til forberedelsesperioden | 6 |
| 2.1 | Aftaler med infrastrukturforvaltere (U) | 6 |
| 2.2 | Personale | 6 |
| 2.3 | Rullende materiel samt vedligeholdelse (U) | 6 |
| 2.4 | Opnåelse af tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat (U) | 7 |
| 2.5 | Myndighedsgodkendelser | 8 |
| 2.6 | Endelig fastlæggelse af køreplan | 8 |
| 2.7 | Forretningsbetingelser (U) | 8 |
| 2.8 | Etiske retningslinjer (U) | 8 |
| 2.9 | Samarbejde med DSB om overdragelse af opgaver | 9 |
| 2.10 | Samarbejdsaftale med Skånetrafikens operatør | 9 |
| 2.11 | Stationer | 9 |
| 2.12 | Leje- og benyttelsesaftaler | 9 |
| 3 | Opfølgning og samarbejde i forberedelsesperioden | 10 |
| 3.1 | Operatørens underretningspligt (U) | 10 |
| 3.2 | Rapportering til Trafikstyrelsen (U) | 10 |
| 3.3 | Opfølgning af Operatøren (U) | 10 |
| 4 | Dagbøder i forberedelsesperioden | 12 |
| 4.1 | Dagbøder ved aflevering af detaljeret tidsplan (U) | 12 |
| 4.2 | Dagbøder ved manglende indgåelse af aftale med Skånetrafikens operatør (U) | 12 |

1 Plan for Forberedelsesperioden

1.1 Indledning

Dette bilag specificerer de stillede krav til Operatøren i forberedelsesperioden.

1.2 Periode, formål og Operatørens ansvar (U)

Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for kontraktunderskrivelse til datoen for driftsstart.

Forberedelsesperioden påregnes således at løbe over ca. 1½ år.

Forberedelsesperioden skal anvendes af Operatøren til at forberede sig på nærværende trafikopgave, så Operatøren kan gennemføre trafikopgaven, herunder en velgennemført driftsstart.

Det er Operatørens ansvar at sikre, at alle nødvendige forberedelsesaktiviteter er gennemført forud for driftsstart, så Operatøren er bedst muligt rustet til at udføre trafikopgaven.

1.3 Planlægning af forberedelsesperioden (U)

Operatøren skal i forberedelsesperioden følge en tids- og aktivitetsplan. Den pågældende tids- og aktivitetsplan udarbejdes i to trin, hvor første trin er en foreløbig plan, jf. pkt. 1.3.1. Andet trin er en detaljeret udgave, som udarbejdes i henhold til pkt. 1.3.2.

Der er jf. afsnit 4 knyttet dagbøder og bod til de i pkt. 1.3.1 og 1.3.2 omtalte tids- og aktivitetsplaner.

1.3.1 Foreløbig plan for Forberedelsesperioden (U)

Operatøren skal indtil fremsendelse af den i punkt 1.3.2 nævnte plan udføre forberedende aktivitet med udgangspunkt i den i bilag 15 i henhold til nummereret tilbudstekst 9.1 anførte plan. Operatøren skal herunder opfylde de i afsnit 2 opstillede krav og milepæle.

9.1 Tilbudsgiver skal vedlægge sit tilbud en foreløbig tids- og aktivitetsplan med angivelse af hovedaktiviteter inden for samtlige emneområder, som tilbudsgiver anser for væsentlige for Operatørens forberedelse til løsning af nærværende trafikopgave. Indholdet af hver hovedaktivitet beskrives på et overordnet niveau.

Den foreløbige tids- og aktivitetsplan skal indeholde oplysninger med angivelse af hovedaktiviteter vedrørende operatørens forberedelse til drift inden for mindst følgende emneområder:

1. Erhvervelse af nødvendige overordnede godkendelser (licens og sikkerheds-certifikat mv.) som er nærmere beskrevet nedenfor i pkt. 2.4.

2. Samarbejdsaftale med Skånetrafikens operatør som er nærmere beskrevet i bilag 4 (budsbelagt milepæl jf. pkt. 4.2).
3. Eventuel tilvejebringelse og godkendelse af eget materiel, jf. pkt. 2.3. og bilag 3.
4. Rekruttering og uddannelse af personale herunder som anført i pkt. 2.2 samt i bilag 6, pkt. 2.4.1. (Tilbudsgiver angiver de jf. bilag 6, nummereret tilbuds-konkret nr. 6.4 efterspurgte 3 terminer for uddannelse af lokomotivførere).
5. Kapacitetsansøgning til Banedanmark til gennemførelse af den besluttede køreplan jf. bilag 2 og 10
6. Omløbsplaner og turplaner for personalet.
jf. bilag 2.
7. Planer for håndtering af uregelmæssigheder i trafikafviklingen.
jf. bilag 2.
8. Beredskabsplaner herunder nødkøreplaner for togtrafik og erstatningstransport, jf. bilag 2.
9. Drift af stationer, herunder plan for indgåelse af nødvendige aftaler mv.
jf. bilag 5.
10. Aftaler om benyttelse af faciliteter, jf. bl.a. pkt. 2.3
11. Opbygning og etablering af operatørens organisation herunder indarbejdelse af regler og procedurer samt beskrivelse af driftsdokumentation mv.
jf. bilag 12.
12. Etablering af kvalitetssikringssystem.
jf. bilag 12.
13. Etablering af rapporteringsstrukturer, jf. bilag 12.
14. Etablering af struktur for og aftaler vedrørende passagerinformation, jf. bilag 7 og 10.
15. Vedligeholdelse og klargøring af materiel, herunder beskrivelse af kontrol og administrationssystemer og dokumentationsstruktur,
jf. afsnit 2.3 og bilag 3.
16. Aktiviteter vedrørende overdragelse af operatøropgaven fra DSB, som ikke er dækket af de overfor nævnte emneområder 1-16.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om planen er realistisk, robust, om de anførte aktiviteter er væsentlige for forberedelsen og om aktiviteterne underbygger en problemfri driftsstart.

1.3.2 **Detaljeret plan for forberedelsesperioden (U)**

Operatøren skal senest 30 kalenderdage efter kontraktunderskrivelse fremsende en detaljeret tids- og aktivitetsplan som endelig plan for gennemførelse af forberedelsesperioden.

De angivne milepæle i den foreløbige plan, herunder de i afsnit 2 anførte særlige krav, skal bibeholdes i den detaljerede plan både indholdsmæssigt og tidsmæssigt medmindre andet aftales med Trafikstyrelsen.

Den detaljerede tids- og aktivitetsplan skal som minimum omfatte de emneområder, der indgår i den foreløbige plan jf. pkt. 1.3.1, og som udgangspunkt skal planen detaljeres til et niveau, svarende til at ingen aktiviteter er længere end 1 måned.

Til planen hører en aktivitetsbeskrivelse af hver aktivitet med beskrivelse af indhold, forudsætninger, ansvarlig person og output med angivelse af kriterium for succesfuld afslutning af aktiviteten.

Den detaljerede tids- og aktivitetsplan træder efter fremsendelse i stedet for den foreløbige plan i henhold til pkt. 1.3.1.

2 Særlige krav til forberedelsesperioden

Operatøren skal overholde følgende særlige krav for forberedelsesperioden. Kravene skal endvidere indarbejdes i tids- og aktivitetsplanerne, jf. pkt. 1.3.1 og 1.3.2.

2.1 Aftaler med infrastrukturforvaltere (U)

Operatøren skal senest 9 måneder forud for driftsstart indgå de i bilag 10, pkt. 2.1 og 2.2 omhandlede operatøraftaler med Banedanmark. .

2.2 Personale

I Forberedelsesperioden skal Operatøren rekruttere det nødvendige og kvalificerede personale til opfyldelse af Kontrakten i driftsperioden, samt til håndtering af samtlige operatørfunktioner, som er omfattet af Kontrakten. De i pkt. 1.3.1 og 1.3.2 nævnte tids- og aktivitetsplaner skal indeholde en angivelse af de i bilag 6, nummereret tilbudstekst 6.4, angivne milepæle.

Operatøren skal 4 måneder forud for driftsstart til Trafikstyrelsen fremsende følgende:

- a. Bekræftet oversigt med navne på personer, som er uddannede som lokomotivførere til den konkrete trafikopgave, og som vil indgå i driften fra driftsstart.
- b. Bekræftet oversigt med navne på personer, som afslutter lokomotivføreruddannelsen til den konkrete trafikopgave forud for tidspunktet for aftalt driftsstart.

Oversigten skal for hver person oplyse om såvel det allerede afsluttede uddannelsesforløb som det aktuelt aftalte forløb for færdiggørelse af uddannelsen, og skal for hver person bekræfte, at personen er allokeret til opgaven.

2.3 Rullende materiel samt vedligeholdelse (U)

Operatøren skal senest 6 måneder inden driftsstart fremsende den i bilag 3, pkt. 6.5.1, nævnte overleveringsplan til Trafikstyrelsen.

Operatøren skal senest 6 måneder før driftsstart 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 operatøropgaven.

Processen omkring indgåelse af de fornødne aftaler som grundlag for tilvejebringelse af det rullende materiel skal fremgå af de i pkt. 1.3 omhandlede foreløbige og endelige tids- og aktivitetsplaner.

Eventuel godkendelse af og prøvedrift af eget materiel og/eller indøvelse af personale på det rullende materiel skal fremgå af den detaljerede tids- og aktivitetsplan, og det skal tydeligt fremgå af planen, dersom der indgår materiel, som ikke på forhånd har opnået de fornødne godkendelser til benyttelse på den aktuelle strækning, og i givet fald hvordan godkendelse forventes opnået. Det skal fremgå af planen, om der skal påregnes prøvedrift af materiel forud for indsættelse i ordinær drift.

Den detaljerede tids- og aktivitetsplan for forberedelsesperioden skal omfatte en beskrivelse af aktiviteterne omkring planlægning og indgåelse af aftaler vedrørende klargøring og vedligeholdelse af det rullende materiel. Det skal fremgå af dette procesforløb, at Operatøren tilsikrer ansættelse af kvalificeret, uddannet og indøvet personale til at udføre vedligeholdelses- og klargøringsopgaver på det rullende materiel, ligesom Operatøren skal tilsikre, at alle tekniske forskrifter og procedurer er sat i system og indøvet af personalet.

Operatøren skal i den detaljerede tids- og aktivitetsplan beskrive indførelse af vedligeholdelsesprocessen af det rullende materiel, herunder beskrive værkstedsfaciliteter, organisation og eventuelle underleverancer, samt opnåede godkendelser af faciliteter og vedligeholdelsessystemer.

2.4 Opnåelse af tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat (U)

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 er en forudsætning for at kunne udføre opgaven, jf. jernbaneloven.

9.2 I tilbuddet skal tilbudsgiver sandsynliggøre, at denne efterfølgende vil kunne opnå de relevante tilladelser til at drive jernbanevirksomhed.

Tilbudsgiveren kan sandsynliggøre, at tilbudsgiver kan opnå tilladelse og sikkerhedscertifikat på følgende vis:

1. Tilbudsgiver har allerede tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat til at drive jernbanevirksomhed i Danmark. Kopi af gældende tilladelse (licens) samt kopi af gældende sikkerhedscertifikat vedlægges.
2. Tilbudsgiver har tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat udstedt af jernbanemyndigheder i et andet EU/EØS-land. Kopi af disse dokumenter vedlægges.
3. En eller flere af deltagerne i tilbudsgivers konsortium har tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat udstedt af jernbanemyndigheder i et andet EU/EØS-land. Kopi af disse dokumenter vedlægges.
4. Andre tilbudsgivere, der ikke er omfattet af punkterne 1, 2 eller 3, skal udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan, som viser, at Operatøren kan

opnå de nødvendige tilladelser til jernbanedrift i Danmark samt sikkerhedscertifikat senest 6 måneder forud for driftsstart. Planen skal som minimum indeholde følgende:

- en aktivitetsoversigt der viser de tiltag, der skal iværksættes for at kunne søge om tilladelse og certifikat
- en tidsplan der angiver, hvornår Operatøren forventer at have afsluttet de væsentligste dele af ansøgningsprocessen med angivelse af disse væsentlige dele.

I evalueringen af om tilbudsgiver har sandsynliggjort, at man efterfølgende kan opnå tilladelser og sikkerhedscertifikat, vil Trafikstyrelsen lægge vægt på følgende: For pkt. 1-3 anser Trafikstyrelsen det for sandsynliggjort såfremt kopier af de efterspurgte dokumenter vedlægges. For pkt. 4 anser Trafikstyrelsen det for sandsynliggjort såfremt planen omfatter de beskrevne minimumskrav og vurderes ikke at være urealistisk.

2.5 Myndighedsgodkendelser

Operatøren skal 4 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.

Operatøren skal senest 2 måneder før driftsstart fremsende dokumentation for at have opnået ovennævnte myndighedsgodkendelser mv.

2.6 Endelig fastlæggelse af køreplan

Inden Operatørens kapacitetsansøgning til Banedanmark aftales mellem Operatøren og Trafikstyrelsen, til brug for kapacitetsansøgningen, de endelige minuttal i køreplanen for den første køreplanperiode, K 09.

I sommeren 2007 orienterer Trafikstyrelsen i samarbejde med Operatøren de øvrige tog- og trafikselskaber i hovedstadsområdet om den planlagte køreplan for K 09. jf. i øvrigt bilag 7, pkt. 6.3.1. I efteråret 2007 gennemføres høring af kommuner og pendlerrepræsentanter i et samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Operatøren, jf. i øvrigt bilag 7, pkt. 6.3.2.

2.7 Forretningsbetingelser (U)

Operatørens forretningsbetingelser, jf. bilag 7, pkt. 3.1, skal godkendes af Trafikstyrelsen 3 måneder inden driftsstart.

2.8 Etiske retningslinjer (U)

Operatørens etiske retningslinjer for reklamer på stationer og i tog, jf. bilag 7, pkt. 7.2, skal godkendes af Trafikstyrelsen 6 måneder inden driftsstart.

2.9 Samarbejde med DSB om overdragelse af opgaver

Operatøren skal i forberedelsesperioden samarbejde med DSB om overdragelse af opgaverne, og for at sikre at overdragelsesprocessen foregår hensigtsmæssig med f.eks. en gradvis overdragelse af aktiviteter skal Operatøren i samarbejde med DSB udarbejde en overleveringsplan, som fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder forud for driftsstart.

2.10 Samarbejdsaftale med Skånetrafikens operatør

Senest 270 kalenderdage før driftsstart skal Operatøren fremsende en kopi af den indgåede Samarbejdsaftale i henhold til bilag 4 til Trafikstyrelsen. Samarbejdsaftalen skal være underskrevet af såvel Operatøren som Skånetrafikens operatør.

2.11 Stationer

Operatøren skal senest 6 måneder inden driftsstart fremsende den i bilag 5, pkt. 3.5, nævnte overleveringsplan til Trafikstyrelsen.

2.12 Leje- og benyttelsesaftaler

Operatøren skal senest 120 kalenderdage efter kontraktindgåelse fremsende en kopi af de indgåede leje- og benyttelsesaftaler i henhold til bilag 3, appendiks 1-9 og bilag 5, appendiks 2-3. Operatøren vil ikke blive holdt ansvarlig såfremt manglende indgåelse af leje- og benyttelsesaftalerne alene skyldes forhold hos modparten.

3 Opfølgning og samarbejde i forberedelsesperioden

Operatøren skal løbende følge op på aktiviteterne i forberedelsesperioden og måle fremdriften i forhold til den detaljerede tids- og aktivitetsplan.

- 9.3 Tilbudsgiver skal i sit tilbud redegøre for forslag til, hvordan Operatøren håndterer hændelser, der influerer på den fastlagte tidsplan eller i øvrigt påvirker Operatørens mulighed for en problemfri driftsstart, og hvordan Operatøren og dennes organisation håndterer de vigtigste forudsete og uforudsete hændelser i relation til at sikre en problemfri driftsstart.

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om tilbudsgivers identificerer relevante hændelser og beskriver hensigtsmæssige initiativer til imødegåelse heraf.

3.1 Operatørens underretningspligt (U)

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 (U)

Operatøren skal i månedlige rapporter til Trafikstyrelsen redegøre for status og fremdriften i forberedelsesperioden.

Hver af disse statusrapporter skal mindst omfatte:

- a. Opdateret detaljeret tids- og aktivitetsplan.
- b. En kortfattet beskrivelse af de gennemførte aktiviteter siden seneste rapportering.
- c. 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
- d. Redegørelse over trusselsbillede med oversigt over iværksatte tiltag til imødegåelse af eventuelle trusler.

Statusrapporterne drøftes på kontaktmøder mellem Trafikstyrelsen og Operatøren som nærmere beskrevet i bilag 12, pkt. 3.2.2..

3.3 Opfølgning af Operatøren (U)

Trafikstyrelsen kan i forberedelsesperioden iværksætte tilsyn og opfølgning, og derigennem søge at kontrollere, at Operatøren overholder sine forpligtelser i hen-

hold til nærværende kontrakt. Vilkår herfor er beskrevet i hovedkontraktens pkt. 7.4 mv.

4 Dagbøder i forberedelsesperioden

4.1 Dagbøder ved aflevering af detaljeret tidsplan (U)

Såfremt Operatøren overskrider tidsfristen for aflevering af den detaljerede plan for forberedelsesperioden, jf. pkt. 1.3.2, ifalder Operatøren dagbøder for denne overskridelse på 20.000 DKK pr. påbegyndt kalenderdag så længe overskridelsen er en realitet, regnet fra datoen for aftalt afleveringstidspunkt. Den detaljerede plan anses ikke som afleveret såfremt den ikke opfylder de i pkt. 1.3.2 anførte krav. Dagbøderne forfalder til betaling straks efter at overskridelsen er en realitet. Efter 30 dage falder dagbøden for overskridelse af fristen for aflevering af den detaljerede tidsplan til 10.000 DKK pr. påbegyndt kalenderdag. Denne dagbøde fortsætter uændret herefter indtil den detaljerede plan for forberedelsesperioden er afleveret til Trafikstyrelsen.

Den maksimale bod ved for sen aflevering af tidsplan udgør 1.000.000 DKK svarende til 70 dages bod.

4.2 Dagbøder ved manglende indgåelse af aftale med Skånetrafikens operatør (U)

Ved overskridelse af tidsfristen i henhold til punkt 2.10 ifalder Operatøren en bod pr. påbegyndt kalenderdag frem til Samarbejdsaftalen fremlægges for Trafikstyrelsen. De første 10 kalenderdage er boden 4.000 kr. pr. påbegyndt kalenderdøgn. Herefter betales der en bod på 8.000 kr. pr. påbegyndt kalenderdøgn.

Den maksimale bod ved for sen indgåelse af aftale med Skånetrafikens operatør udgør 600.000 DKK svarende til 80 dages bod.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 9, Forberedelsesperioden

Bilag 10

Operatørkontrakt med infrastrukturforvaltere

September 2006

Indhold

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 1.1 | Infrastrukturejerskab | 3 |
| 1.2 | Infrastrukturforvaltning | 3 |
| 2 | Operatørkontrakter | 4 |
| 2.1 | Operatørkontrakt med Banedanmark | 4 |
| 2.2 | Operatørkontrakt med Øresundsbro Konsortiet | 4 |

Appendiks 1

Operatørkontrakt med Banedanmark

Appendiks 2

Notat vedrørende trafikering af Øresundsforbindelsen

1 Indledning

I det følgende beskrives vilkår for Operatørens anvendelse af den infrastruktur, som nærværende trafikopgave udføres på.

Operatøren skal udelukkende indgå aftale med infrastrukturforvaltere om anvendelse af infrastruktur i Danmark, eftersom Operatørens anvendelse af infrastruktur i Sverige i henhold til Trafikudøverskabet reguleres ved Skånetrafikens operatørs aftale herom, jf. bilag 4, pkt. 2.3.

For yderligere oplysninger om infrastrukturforhold, end dem der behandles i dette bilag, henvises til datarummet, hvor der er links til kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og Banedanmark samt Banedanmarks Netredegørelse.

1.1 Infrastrukturejerskab

Trafikken skal afvikles på infrastrukturanlæg, hvor Banedanmark ejer den største del dvs. fra Helsingør station til Københavns Hovedbanegård. Strækningen fra Københavns Hovedbanegård indtil tilkørslen til den faste broforbindelse ejes af Sund & Bælt A/S. Tilkørslen til den faste broforbindelse og infrastrukturen på selve broen over Øresund ejes af Øresundsbro Konsortiet, som igen ejes delvist af Sund & Bælt A/S.

1.2 Infrastrukturforvaltning

Banedanmark varetager infrastrukturforvaltningen fra Helsingør station indtil tilkørslen til den faste broforbindelse over Øresund. Tilkørslen til den faste broforbindelse og infrastrukturen på selve Øresundsbroen forvaltes af Øresundsbro Konsortiet. Som infrastrukturforvalter er Øresundsbro Konsortiet ansvarlig for at varetage alle nødvendige opgaver i relation til den grænseoverskridende jernbanetrafik mellem Danmark og Sverige.

For så vidt angår banedrift, kapacitetstildeling, trafikstyring og trafikinformation mv. varetager Banedanmark disse opgaver for hele strækningen dvs. inklusive de dele af strækningen, der ejes af Sund & Bælt A/S og de dele der forvaltes af Øresundsbro Konsortiet.

2 Operatørkontrakter

2.1 Operatørkontrakt med Banedanmark

Som forudsætning for at kunne udføre Kontrakten, og hertil benytte jernbaneinfrastrukturen på de aktuelle strækingsafsnit, 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. Operatøren har ansvaret for disponering af egne ressourcer, f.eks. rullende materiel og lokomotivførere. I den sammenhæng skal opmærksomheden særligt henledes på appendiks 1, bilag 9, hvor det fremgår, at Operatøren er forpligtet til at være til stede i den fælles disponeringscentral, som er etableret af Banedanmark.

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.

Operatørkontrakten skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.1 indgås med Banedanmark senest 9 måneder før driftsstart.

2.2 Operatørkontrakt med Øresundsbro Konsortiet

For benyttelse af den danske del af Øresundsforbindelsen skal Operatøren indgå en særskilt Operatørkontrakt, som Banedanmark tegner på vegne af Øresundsbro Konsortiet. I appendiks 2 beskrives forhold vedrørende Øresundsbroen, herunder de forhold den særskilte Operatørkontrakt regulerer.

Den særskilte Operatørkontrakt skal i henhold til bilag 9, pkt. 2.1 indgås med Banedanmark senest 9 måneder før driftsstart.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 10, Operatørkon-
trakt med infrastruk-
turforvaltere***

Bilag 10
Appendiks 1
Operatørkontrakt med Banedan-
mark

September 2006

**Operatørkontrakt 2008-XXXX mellem
operatøren og Banedanmark**

Journal nr.

7. august 2006

**Operatørkontrakt
med Banedanmark**

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 m.v. gældende fra den (//////) og til tidspunktet for ophør af Operatørens aftale af med Trafikstyrelsen om udførelse af offentlig servicetrafik med tog.

§ 1. Formål

Denne kontrakt fastlægger rammerne for Operatørens benyttelse af den statslige jernbaneinfrastruktur Helsingør – København H – landegrænsen samt definerer de ydelser som Banedanmark stiller til rådighed for Operatøren i forbindelse med driften af jernbaneinfrastrukturen.

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. Tildelingsprincipperne følger af bekendtgørelse nr. 59 af 2.2.2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

2.2.2. Køreplan

Banedanmark udarbejder en køreplan, som består dels af en tjenestekøreplan, rettellesblade og 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 rettidighed

Banedanmark leverer beregninger af rettidighed (regularitet og pålidelighed) i henhold til **bilag 2**. I opgørelsen heraf indgår ikke planlagte og varslede afvigelser fra normalkøreplanen fx på grund af anlægs- fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, jf. afsnit 4.

Operatøren kan ved en uvildig instans gennemføre en undersøgelse (auditering) af Banedanmarks procedurer for beregning af rettidighed med det formål at sikre sig, at rettidigheden, herunder fordeling af ansvaret for påvirkede tog, udarbejdes korrekt.

2.2.5. Data om trafikafvikling (RDS)

Operatøren vil modtage data fra RDS (Regularitets- og DriftsstatistikSystem) i elektronisk form på følgende parametre:

- * Dato
- * Tognummer
- * Stationskode
- * Isolationsnummer
- * Planafvigelse
- * Produkt (togkategori)

* Meldingstypekode + den fulde ordlyd af meldingen

* 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 indenfor de budgetmæssige rammer vintertjeneste, herunder snerydning og saltning af perronarealer, adgangsstier, 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 (dvs. som højtalermeddelelse på stationer og i tog samt ved hjælp af monitører og togviserskilte på perroner) i det omfang medierne til levering af denne information er mulig og til rådighed på Banedanmarks arealer. Levering af trafikinformation til passagerer følger principperne som beskrevet i **bilag 5**.

2.2.10. El til kørestrøm samt el og vand til klargøring

Banedanmark leverer elektricitet til kørestrøm, elektricitet og vand til klargøring samt strøm til hensatte togsæt. Betaling sker i henhold til denne kontrakts § 8.

2.2.11. Øresundsbro Konsortiet

Denne aftale er ligeledes gældende for infrastrukturen på Øresundsbro Konsortiets danske del af kyst-kystforbindelsen.

2.2.12. Rustkørsel

Rustkørslen planlægges således at togene ikke forsinkes ved ankomst til slutstation.

Køreplanen for rustkørsel forelægges Operatøren, hvor Operatøren kan gøre indsigelser over enkelte tognumre.

Banedanmark vil i øvrigt søge at lade alle operatører deltage i løsning af opgaven.

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.

Tillægsydelserne 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 Netredegyrelse for nærmere beskrivelse af de tillægsydelser, der stilles til rådighed.

§ 3. Uheld

3.1. Tilladelse og sikkerhedscertifikat m.v.

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 MOSH-systemet (Melding Om Sikkerhedsmæssige Hændelser). Hjælpevognsberedskab kan stilles til rådighed for Operatøren, jf. § 2.3.

§ 4. Infrastrukturarbejder

4.1. Almindelig vedligeholdelse og arbejder

Banedanmark planlægger og gennemfører infrastrukturarbejder. Banedanmark underretter løbende Operatøren om planlagte anlægs- fornyelses- og vedligeholdelses arbejder, når Banedanmark har fået kendskab hertil. Visse infrastrukturarbejder fremgår af Banedanmarks til enhver tid gældende Netredegyrelse. Ved infrastrukturarbejder forstås alle arbejder, som kan påvirke trafikafviklingen.

Projekter såsom udbygning, opgradering, fornyelse samt den overordnede vedligeholdelse af jernbanen, planlægges og besluttes bl.a. 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 | Detaljeringsniveau | Samarbejde Banedanmark og operatørerne |
|---|--|---|
| Tidligst muligt dog senest 12 måneder før køreplansperiodens start | Prioriterede projekter anmeldes via Netredegyrelsen. Langtids La-oplysninger skal anmeldes tidligst muligt på strækning og med forslag til køreplansperiode. | På fælles prioriteringsmøder fremlægger Banedanmark forslag til udførelsesperiode. |
| Senest 8 måneder før Projektet starter | La-oplysninger for prioriterede projekter anmeldes på delstrækning og datoer, for større projekter. | I samarbejde med Operatøren tidfastlægges større projekter |
| Senest 4 mdr. før projektet starter (dog 9 uger før ved vedligeholdelsesprojekter). | La-oplysning anmeldes på delstrækning (strækning mellem 2 knudestationer) og datoer for alle kendte projekter. | I samarbejde med Operatøren fastlægges hvert enkelt projekt på strækning og datoer, samt forslag til evt. spærringstider. |
| 7 uger før projektet starter | Alle La-oplysninger fastlagt i detaljer og anmeldt | I samarbejde med Operatøren fastlægges hvert enkelt projekt i detaljer. |

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 bl.a. 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 følgevirkninger. 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. 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 m.v., er uopsættelige, skal Banedanmark så tidligt som muligt skriftlig meddele Operatøren tidspunktet for og de forventede kapacitetsmæssige konsekvenser af sådanne arbejder.

4.3 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 m.h.p. at få beskrevet:

- Hvad er årsagen til bekymringen?
- Hvilken indflydelse vil det få på trafikken, hvis bekymringen realiseres?
- Hvordan kan Operatøren og Banedanmark 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.

4.4 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.

4.5 Erstatningsbefordring

Erstatningsbefordring bestilles og betales af operatøren, alternativt Trafikstyrelsen efter de retningslinjer der er beskrevet i kontrakten mellem Operatøren og Trafikstyrelsen.

§ 5 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 (dvs. en operatørs egne disponeringsregler for egne tog) eller at der er indgået disponeringsaftaler mellem to eller flere operatører (dvs. 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 og særligt i forbindelse med opbygning af den fælles disponeringscentral i samarbejde med operatørerne udvikle og præcisere disponeringsreglerne.

§ 6 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.

§ 7. Miljø

7.1. 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.

7.2. Miljøvilkår og kanaltildeling

Miljøvilkårene og deres overholdelse har ikke betydning for, om Operatøren tildeles eller fratages kanaler.

7.3. 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.

§ 8. Betaling af ydelser

8.1. Basisydelser

For basisydelser i henhold til § 2.2. (eksklusive § 2.2.10, El til Kørestrøm samt 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 miljøtilskud til godstransport på jernbane.

8.2. Tillægsydelser

For tillægsydelser i henhold til § 2.3. skal Operatøren betale efter aftale.

8.3. 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 TDS (Trafik-DisponeringsSystem). TDS forventes erstattet af et moderniseret system med tilsvarende egenskaber.

I forbindelse med aflysninger tager Banedanmark højde for afbestillingstidspunktet jf. bekendtgørelse om satser for baneafgifter § 4, stk. 3.

Omlægninger af tog og ændring af tognummer på tog, som benytter en af Banedanmark allerede tildelt kanal betragtes ikke som tillysning af en ny kanal.

8.4 Betaling for El til Kørestrøm samt el og vand til klargøring

Elektricitet til kørestrøm leveres af Banedanmark mod betaling hver måned efter forbrug. Kørestrøm afregnes efter målere i hvert tog. Operatøren er ansvarlig for at korrekte målere er monteret og kalibreret og at de aflæses en gang per måned. Elektricitet og vand til klargøring på anlæg ejet af Banedanmark kan efter aftale leveres af Banedanmark mod betaling hver måned efter forbrug.

Operatøren vil kunne have mulighed for at vælge anden eludbyder, såfremt forudsætningerne er tilstede herfor. Dog leveres og afregnes dette stadig gennem Banedanmark.

§ 9. Bod/bonus

Mellem parterne er der indgået aftale om Bod/Bonussystem. Principperne ved opgørelse af bod/bonus fremgår af **Bilag 7**.

Hændelser som Operatøren er ansvarlig for, som vil påvirke andre operatørers trafik i en sådan grad, at Banedanmark skal betale bod til en anden operatør, kan Banedanmark få refunderet hos Operatøren. Refusionsbeløbet svarer til den del af omkostningen, som Operatøren er ansvarlig for.

For hændelser, som Banedanmark er ansvarlig for, udvikler Banedanmark med inddragelse af operatøren regler for varighed og omfang af tog, der kan henføres til den konkrete hændelse. Der udarbejdes derudover et tillæg til denne kontrakt, hvori Banedanmark specificerer gældende procedurer (regler) for ansvarsfordeling samt registrering af hændelser.

§ 10. Forsikring

Operatøren tegner lovpligtig ansvarsforsikring.

Banedanmark er omfattet af statens selvforsikringsordning.

§ 11. Erstatningsansvar

For person- og tingsskader, herunder afsavn for rullende materiel, 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.

I det indbyrdes forhold har ingen af parterne i intet tilfælde krav på erstatning for avancetab, driftstab, udgifter til erstatningsbefordring eller andet indirekte tab, idet sådanne tab anses for dækket af kontraktens bod-/ bonussystem. Undtaget herfra er dokumenterede indirekte omkostninger, som pr. enkeltstående hændelse overstiger 25 mio. kr.

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. F.s.v. angår operatørens ret til regres henvises til lov om jernbane § 16.

§ 12. Misligholdelse

I tilfælde af misligholdelse gælder dansk rets almindelige misligholdelsesbeføjelser.

§ 13. 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.

§ 14. Samarbejde

14.1. 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.

14.2. Adgang

Operatøren og Banedanmark skal endvidere give hinanden adgang til materiel, anlæg m.v., når det er påkrævet i forbindelse med parternes virksomhed.

14.3 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.

14.4. 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.

§ 15. Forbehold

Såfremt den politiske trafikaftale vedrørende Banedanmark, der forventes vedtaget efterår 2006, fører til ændringer i kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og Banedanmark vedrørende de i denne kontrakt i § 2 omtalte ydelser, skal bestemmelserne i denne kontrakt ændres tilsvarende. Tilsvarende gælder hvis senere politiske aftaler vedrørende Banedanmark fører til ændringer i kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og Banedanmark.

§ 16. 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.

§ 17. Ikrafttræden og ophør

Formuleres ved aftaleindgåelse

§ 18. Tvister

18.1 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.

18.2 Voldgift

Hver af parterne er berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort endeligt ved voldgift i det omfang tvisten falder uden for Jernbaneklagenævnets kompetence. Voldgiftsretten sammensættes af 3 medlemmer, der udpeges af præsidenten for Østre Landsret. Formanden skal opfylde betingelserne for at være dommer.

Parterne kan afgive indstilling om de to andre, der udpeges med passende hensyntagen til den særlige sagkundskab, der må anses for ønskelig ved bedømmelsen af den uoverensstemmelse, som er indbragt for voldgiftsretten. Såfremt der ikke er flertal for et resultat, er formandens stemme afgørende.

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

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:

Bilagsoversigt:

| | |
|----------------|---|
| Bilag 1 | Tekniske og trafikale forskrifter |
| Bilag 2 | Rettidighed |
| Bilag 3 | Almindelige forretningsbetingelser for levering af data mellem Parterne |
| Bilag 4 | Kvalitet på Banedanmarks arealer og faciliteter |
| Bilag 5 | Trafikinformation til passagerer |
| Bilag 6 | Tekniske forhold og ydelser |
| Bilag 7 | Beregning af bod/bonus |

| | |
|----------------|---|
| Bilag 8 | Trafiksikkerhedsregler og –procedurer |
| Bilag 9 | Deltagelse i den fælles disponeringscentral |

Bilag 1

Tekniske og trafikale forskrifter

Banedanmark har stillet følgende fornødne tekniske forskrifter til rådighed for Operatøren:

- xx stk. BN-00-06 (overenstemmelseserklæring vedrørende rullende materiel)
- xx stk. ATC-instruks
- xx stk. AML (Akselafstand, akseltryk, metervægt og læsseprofil)
- xx stk. FKI (Fjernbanes kørestrømsinstruks)
- xx stk. LA (Ugentlig oversigt over midlertidige hastighedsnedsættelser m.v.)
- xx stk. MOSH-vejledning
- 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"
- xx stk. TF (Trafiksikkerhedsforskrift, udgivet af ØresundsBroKonsortiet)

Banedanmark har leveret det ovenfor nævnte antal forskrifter i papirform eller, i det omfang det er teknisk muligt, i elektronisk form.

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. TKØ (Tjenestekøreplan Øst).

Bilag 2 Rettidighed

Kvalitet

Kvalitet på jernbanenettet i forhold til denne kontrakt opgør Banedanmark på baggrund af RDS registreringer af trafik med tog tilhørende Operatøren.

Registrering af rettidighed

Rettidigheden er udtryk for hvor stor en del af togene som ankommer rettidigt til registreringsstationerne.

Følgende er udvalgt som registreringsstationer:

- Helsingør
- Kokkedal
- Østerport i retning mod Helsingør
- København H i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup
- Københavns Lufthavn Kastrup

Kravet til Operatørens rettidighed er en sag mellem Operatøren og Trafikstyrelsen.

Kanalregularitet

Kanalregularitet er et udtryk for antallet af kanaler som Banedanmark, til tiden, stiller til rådighed for Operatøren, sat i forhold til Operatørens realiserede trafik.

Antallet af togankomster registreres på udvalgte stationer ("registreringsstationer") I det følgende er antallet af togankomster på registreringsstationerne benævnt "Trafikmængden" (trafikmængden er således den realiserede togtrafik).

Registreringsstationerne er som udgangspunkt de samme som for rettidighed, for så vidt angår opgørelse af kanalregularitet. Såfremt Operatøren og Banedanmark er enige herom, kan der træffes aftale om andre registreringsstationer til opgørelse af kanalregularitet.

Ligeledes registreres antallet af Operatørens tog som i løbet af deres rejse bliver forsinket eller aflyst på grund af hændelser forårsaget af Banedanmark eller andre operatører, i det følgende benævnt "antal påvirkede tog".

Forsinkelseskriterium ved opgørelse af antallet af forsinkede tog er forsinkelser på 5,00 min og derover.

Antal påvirkede tog er således et udtryk for antallet af kanaler som ikke er stillet til rådighed for Operatøren til tiden.

Formlen for kanalregularitet er således:

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - (\text{Antal påvirkede tog BD} + \text{Antal påvirkede tog OP})) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

Antal påvirkede tog BD: Påvirkninger fra Banedanmark

Antal påvirkede tog OP: Påvirkninger fra andre operatører

Kravet til kanalregularitet aftales mellem Operatøren og Banedanmark.

I forbindelse med kanalregularitet indgås der en særlig aftale om en bod/bonus ordning mellem Operatøren og Banedanmark efter principperne som er beskrevet i nærværende kontrakts bilag 7.

Ydelser og data der leveres til Operatøren

I bilag 8 i kontrakten mellem Operatøren og Trafikstyrelsen er der defineret flere begreber, som omhandler trafikens rettidighed. Banedanmark leverer følgende ydelser i forhold til opgørelse af disse begreber:

1. Beregning af "Rettidighed Total" som defineret i kontrakten mellem Operatøren og Trafikstyrelsen samt de bagvedliggende data der ligger til grund for beregningen.
2. Beregning af "Rettidighed Operatør" som defineret i kontrakten mellem Operatøren og Trafikstyrelsen samt de bagvedliggende data der ligger til grund for beregningen.
3. Beregning af "Rettidighed Operatør myldretid" som defineret i kontrakten mellem Operatøren og Trafikstyrelsen samt de bagvedliggende data der ligger til grund for beregningen.
4. Beregning af "Produktregularitet" efter samme forsinkelseskriterium og formel som ved leverance til DSB (I operatørkontrakt 2005 mellem Banedanmark og DSB ser formlen således ud: $((\text{antal ankomstregistreringer} - \text{antal forsinkede ankomstregistreringer}) / \text{antal ankomstregistreringer}) * 100$).
5. Antal påvirkede tog i alt fordelt på 1) Banedanmark (eksklusiv øvrige operatører), 2) Operatøren, 3) Øvrige operatører 4) forsinkelser fra udlandet og 5) udefrakommende hændelser.
6. Liste over hændelser som har ført til påvirkede tog, som Operatøren er ansvarlig for, fordelt på årsagskoder og overordnet type af hændelse.

Ovenstående oplysningerne opgøres pr. måned med mindre andet aftales. Ovenstående oplysninger sendes altid elektronisk til Operatøren senest 4. 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 (jf bilag 2B). Ansvar for forsinkelser og/eller aflysninger henføres da på normal vis til den part, som forårsager ændringerne.

Bilag 2A Retningslinjer for anvendelse af RDS Årsagskoder

Banedanmarks rolle (DRIFT)

Når der opstår en hændelse, der fører til, at et tog aflyses eller forsinkes med 5,00 min. eller derover, oprettes straks en driftsrapport, eller hændelsen knyttes til 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 eventuelle flere årsager til den samlede hændelse.

Når hovedkoden er indtastet, gives mulighed for valg af ansvarlig enhed. Første-håndsoplysninger skrives i tekstfeltet og oplysninger om litra og nr. på køretøjer gives i det omfang, det er kendt.

Banedanmark har ansvaret for tilknytning af alle afledte hændelser samt beskrivelse af nødvendige trafikale disponeringer. 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 nr. på impliceret materiel.

Ansvar for en hændelse kan placeres i egen virksomhed efter særlig aftalte interne retningslinier.

Flytning af ansvar fra en operatør til Banedanmark/eksterne forhold kan kun ske ved henvendelse til de nedenfor anførte afdelinger:

- I nu og her situationer: Operatørens driftsledelse henvender sig til Banedanmarks trafikleder (Driftscenter Danmark)
- Rettelser i toghistorik: Operatøren henvender sig til Banedanmark Trafikstyring Fjern
- Ved tvister mellem parterne rettes henvendelse til Banedanmark Trafikplanlægning

Eksempler på Årsagskoder

Nedenfor årsagskoder i brug pr. 1. maj 2006. Banedanmark justerer løbende årsagskoderne i dialog med operatørerne.

TRAFIK FORHOLD

| Årsagstype | Beskrivelse | Årsagsgruppe | Ansvarsgruppe | Tjeneste |
|------------|---|--------------|------------------------------|----------|
| 100/100 | Trafik forhold Hovedårsagskode. Hvis denne anvendes skal den snarest ændres til en af nedenævnte detailårsagskoder. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 110/110 | Disponeringsfejl Anvendes ved disponeringsfejl samt ved afvigelser fra disponerings- og ventetidsregler <u>uden</u> aftale med toglederen. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 111/111 | Indøvelse. Anvendes hvor tog er blevet påvirket i forbindelse med indøvelse/oplæring af stationsbestyrer eller FC-leder. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 112/112 | Rustkørsel Anvendes ved rustkørsel samt i forbindelse med venstresporskørsler af hensyn til relæerne. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 113/113 | Højtalerinformation Anvendes i de tilfælde hvor trafikinformation prioriteres før trafikafvikling. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 130/130 | Planlægningsfejl lokalt Anvendes ved lokalt planlagte sporspærringer og lign. | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 131/131 | Planlægningsfejl korrigerig Anvendes ved påvirkninger fra køreplans- og korrigeringsforhold udført af andre end Trafikproduktion. | PLANL | KORRIGERING | BANE |
| 140/140 | Betjeningsfejl/ glemt signal | STYR-FEJL | Den ansvarlige styringsenhed | BANEP |
| 150/- | Akut aflysning (under 72 timer (7 dage i denne kontrakt)) Der oprettes en DRAP med den reelle årsagstype eller hændelsen knyttes til anden DRAP | | | |
| 151/- | Aflyst og erstattet af rettidig særtog Anvendes i tilfælde hvor et forsinket passagertog aflyses og erstattes af et rettidigt særtog. Der oprettes en DRAP med den reelle årsagstype eller hændelsen knyttes til anden DRAP | | | |

| | | | | |
|--------|---|--|---------------------|--|
| 160/- | Aflyst, planlagt/omlagt/manglende behov Planlagt aflysning der er bestilt mere end 72 timer før togets afgangstid. | | | |
| 162/- | PI afl./Erstattet af særapublikumskøreplan Koden anvendes kun i de tilfælde der er udsendt en særkøreplan ifm med et større sporarbejde. Der oprettes ikke drapp på forholdet. | | Ikke virksom endnu. | |
| 170/ - | Ind/ud af station – ”følge af tog xx” Årsagstog krævet. Kan ikke benyttes til oprettelse af drapp. Reel årsagskode skal benyttes eller hændelsen knyttes til anden DRAP. | | | |

FREMFØRINGS FORHOLD

| TRAF/DRAP Årsagstype | ÅRSAGSBESKRIVELSE | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|---|-------------------|----------------|-----------------------|
| 200/200 | Fremførings forhold Hovedårsagskode. | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 211/211 | Mgl lkf Hg, Kh, Kb | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 212/212 | Afvente lkf Hg, Kh, Kb | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 213/213 | Lkf betjening Hg, Kh, Kb | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 214/214 | Lkf klargøring Hg, Kh, Kb | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 221/221 | Mgl lkf Ro-Rf | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 222/222 | Afvente lkf Ro-Rf | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 223/223 | Lkf betjening Ro-Rf | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 224/224 | Lkf klargøring Ro-Rf | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 225/225 | Drift Kh (eksl. Kø) | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 231/231 | Mgl lkf Kø-Pa | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 232/232 | Afvente lkf Kø-Pa | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 233/233 | Lkf betjening Kø-Pa | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 234/234 | Lkf klargøring Kø-Pa | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 241/241 | Mgl lkf Str-Es | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 242/242 | Afvente lkf Str-Es | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 243/243 | Lkf betjening Str-Es | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 244/244 | Lkf klargøring Str-Es | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 251/251 | Mgl lkf Fh-Ar | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 252/252 | Afvente lkf Fh-Ar | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 253/253 | Lkf betjening Fh-Ar | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 254/254 | Lkf klargøring Fh-Ar | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 255/255 | Drift Ar (incl. Kø) | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |
| 256/256 | Udenlandsk lokomotivfører | FREMFJEJL | Fremføring Øst | Personale- forhold |

GODS FORHOLD

| TRAF/DRAP Årsagstype | ÅRSAGSBESKRIVELSE | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|---|-------------------|------------------------|------------|
| 300/300 | Gods forhold Hovedårsagskode. | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 311/311 | Klargøring | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 315/315 | Teknik vogne | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 321/321 | Lok klarøring | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 331/331 | Lok teknik (undt ATC) | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 341/341 | Lok ATC | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 351/351 | Fremføringsforhold | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 361/361 | Disp. Godsleder | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 362/362 | Lokal godstog | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 371/371 | Afvente forb. Fra Sverige | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |
| 381/381 | Afvente forb. Fra Tyskland | GODS | Ansvarlig godsoperatør | Klargøring |

LOK-VOGNE FORHOLD

| TRAF/DRAP Årsagstype | ÅRSAGSBESKRIVELSE | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|---|-------------------|-----------------------------|-----------------|
| 400/400 | Lok-Vogne forhold Hovedårsagskode | LOK-VOGNE | Den aktuelle operatør | Materielforhold |
| 411/411 | Klargøring | KLARG | Operatør materiel- enhed | Materielforhold |
| 421/421 | Teknik(undt. ATC) | TEKNIK | Operatør materiel- enhed | Materielforhold |
| 431/431 | ATC | ATC | Operatør materiel- enhed | Materielforhold |

TOGSÆT FORHOLD

| TRAF/DRAP Årsagstype | ÅRSAGSBE- SKRIVELSE | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|---|-------------------|---------------------------|----------------------|
| 500/500 | Togsæt forhold Hovedårsagskode. | TOGSÆT | Den aktuelle operatør | Materiel- forhold |
| 501/501 | MF Disponering | TOGSÆT | Den aktuelle operatør | Materiel- forhold |
| 502/502 | MF Klargøring | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 503/503 | MF Teknik (undt. ATC) | TEKNIK | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 504/504 | MF ATC-fejl | ATC | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 505/505 | MF Lokal infra- struktur | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Teknikfor- hold |
| 506/506 | MF Hærværk | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 508/508 | Operatør Togsæt Belvedere | TOGSÆT | Operatør togsæt- enhed | Teknikfor- hold |
| 512/512 | ER Klargøring | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 513/513 | ER Teknik (undt. ATC) | TEKNIK | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 514/514 | ER ATC-fejl | ATC | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 515/515 | ER Lokal infrastru- ktur | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Teknikfor- hold |
| 516/516 | ER Hærværk | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 522/522 | ET Klargøring | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 523/523 | ET Teknik (undt. ATC) | TEKNIK | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 524/524 | ET ATC-fejl | ATC | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 525/525 | ET Lokal infrastru- ktur | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Teknikfor- hold |
| 526/526 | ET Hærværk | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 531/531 | MR/MQ Dispone- ring | | | |
| 532/532 | MR/MQ Klargøring | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 533/533 | MR/MQ Teknik (undt. ATC) | TEKNIK | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 534/534 | MR/MQ ATC-fejl | ATC | Operatør togsæt- | Materiel- |

| | | | | |
|---------|----------------------------------|--------|--|----------------------|
| | | | enhed | forhold |
| 535/535 | MR/MQ Lokal infrastruktur | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Teknikfor- hold |
| 536/536 | MR/MQ Hærværk | KLARG | Operatør togsæt- enhed | Materiel- forhold |
| 599/599 | Prøvekørsel | TOGSÆT | Den aktuelle togsæt- enhed (operatør) | Materiel- forhold |

TOGPERSONALE FORHOLD

| TRAF/DRAP Årsagstype | ÅRSAGSBESKRIVELSE | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|--|-------------------|---|-----------------------|
| 600/600 | Passager forhold Hovedårsagskode | PASS | Den aktuelle passa- ger-enhed (operatør) | Passager- forhold |
| 611/611 | Passagerudveksling | PASSAGER | Operatør passager- enhed | Passager- forhold |
| 612/612 | Togpersonale | TOGP | Operatør passager- enhed | Personale- forhold |
| 613/613 | Catering | CAT | Operatør passager- enhed | Materiel- forhold |
| 614/614 | Servicepersonale | | | |
| 615/615 | Planlægning/disponering, togpersonale | TOGP | Operatør passager- enhed | Personale- forhold |
| 616/616 | Manglende togpersonale | TOGP | Operatør passager- enhed | Personale- forhold |
| 617/617 | Handicap/barnevogne/cykler | PASSAGER | Operatør passager- enhed | Passager- forhold |
| 618/618 | Grupper | PASSAGER | Operatør passager- enhed | Passager- forhold |

INFRASTRUKTUR FORHOLD

| Årsagstype | Beskrivelse | Årsagsgruppe | Ansvarsgruppe | Tjeneste |
|------------|--|----------------------|---|---|
| 700/700 | Infrastruktur forhold <u>Hovedårsagskode.</u> Når denne anvendes skal fejlen samtidig beskrives i opfølgning/svar og koden ændres snarest til en af nedennævnte detailårsagskode. | Infrastrukturforhold | SIKRING | BANE |
| 710/710 | Sikringsanlæg Anvendes ved <ul style="list-style-type: none"> • Fejl i stationssikringsanlæg • Linieblokanlæg • Overkørselsanlæg • Profil- og vognkontrolanlæg | Sikring | SIKRING | BANE |
| 711/711 | ATC fejl i faste anlæg Anvendes ved fejl i de faste togkontro- lanlæg. <u>Husk Litra- og materielnummer.</u> | Sikring | SIKRING | BANE |
| 712/712 | Signal faldet på stop Anvendes ved alle STOPFALD | Sikring | SIKRING | BANE |
| 715/715 | Opskåret sporskifte Anvendes ved alle opskæringer af spor- skifter. | Opspsk | SPOR DRIFT ARRIVA DISP | BANE Operatør ARRIVA RAILION |
| 730/730 | Tele og transmission <i>Anvendes ved:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Fejl på fast radioudstyr • Fejl på datanet og transmis- sionsudstyr, herunder fejl på strækningskabler. | Tele | TELE | BANE |
| 740/740 | Sporanlæg Anvendes ved fejl på sporanlægget. For eks. Skinnebrud, solkurver, næb i sporisolati- oner, fejl ved glide stole, tungespænd i sporskifter og lign. | Spor | SPOR | BANE |
| 745/745 | Forst Anvendes ved forhold hvor der tilkaldes forstpersonale og der er påvirkede tog. | Forst | FORST | BANE |

| | | | | |
|----------------|---|----------|---------------------------------|------|
| 750/750 | Kørestrømsanlæg Når årsagen er fejl på materiel, rangeruheld eller lign. anvendes de dertil hørende koder. | Strøm | STRØM | BANE |
| 751/751 | Kørestrømsafbrydelser Anvendes ved forkert ud/indkobling af kørestrøm, samt fejl i kørestrømsafbrydelsesdokumentet. | Strøm | STRØM | BANE |
| 755/755 | Strømforsyningsanlæg Ved fejl på spsk. Varme (elektrisk og gas), nødstrømsforsyning, køleanlæg, perronbelysning og lign. | Strøm | STRØM | BANE |
| 760/760 | Banens tilstand (<u>hastighedsnedsættelser, stedbete- gelse</u>) Anvendes ved midlertidige hastighedsnedsættelser som f. eks. Fare for solkurver, dæmningsskred, skinnebrud m.v. Samt ved forhold omkring banelegemets generelle tilstand – herunder <u>manglende vedligehold af sporet.</u> | Spor | SPOR | BANE |
| 761/761 | Projekter/ trafikale forhold Anvendes i forbindelse med forsinkelser opstået som følge af <u>planlagte</u> hastighedsnedsættelser og <u>planlagte</u> venstresporskørsler. | Projekt | PROJEKT | BANE |
| 762/762 | Projekter/ tekniske forhold Anvendes ved fejl i den tekniske planlægning f. eks logistikproblemer, fejl i udlagte LA baliser, standsignaler. Place-ringskørsel af arbejdskøretøjer. | Projekt | PROJEKT | BANE |
| 763/763 | Fejl i anlæg efter projektudførelse Anvendes ved fejl opstået i tidsrummet efter et projekt er afleveret til drift og indtil overlevering til infrastrukturforvaltning har fundet sted. | Projekt | PROJEKT | BANE |
| 764/764 | Spærring hævet sent / projekter Anvendes når spærring i forbindelse med projekter ikke hæves til tiden. Projekt navn/ -sted skal angives. | Projekt | PROJEKT | BANE |
| 770/770 | Fejl under vedligehold Anvendes ved: ▪ Alle fejl opstået under ed li- gehold af den respektive en- | Fejlvedl | TELE SPOR SIKRING | BANE |

| | | | | |
|--|---|--|---------------------------|--|
| | hed. Forhold hvor personalet uforvarende begår handlinger som forværrer fejlen / påvirkningerne heraf | | FJERNST STRØM FORST | |
|--|---|--|---------------------------|--|

| | | | | |
|----------------|--|-----------|--|--------------|
| 771/771 | Spærring hævet sent / vedligehold Anvendes når spærring i forbindelse med vedligehold ikke hæves til tiden. | Senthævet | TELE SPOR SIKRING FJERNST STRØM FORST | BANE |
| 780/780 | Fjernstyringsanlæg Anvendes ved fejl i fjernstyringsanlæg f. eks understationsudstyr, centraludstyr og betjeningsudstyr. | Fjernst | FJERNST | BANE |
| 789/789 | Fejl i ATNS-meldinger Anvendes ved fejl i automatiske RDS-meldinger fra ATNS. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 790/790 | Fejl på arbejdskøretøj Anvendes ved fejl på arbejdskøretøjer samt målevogne. Forsinkelser i forbindelse med projekter (placeringskørsel) eller en akut fejl, skal tilføres fejlen eller projektet. | Spor | SPOR | BANE |

DRIFTELEDELSE FORHOLD

| Traf/DRAP Årsagstype | Årsagsbeskrivelse | ÅRSAGS- GRUPPE | ANSVARSGRUPPE | Rosatekst |
|-------------------------|---|-------------------|--|------------------|
| 800/800 | Driftsledelse forhold Hovedårsagskode. | DRIFT | Den aktuelle disponerings-enhed (operatør) | Materiel-forhold |
| 801/801 | Operatør Trafikkvalitet Anvendes kun internt i Operatør Trafikopfølgning | DRIFT | Operatør disponerings-enhed | Passager-forhold |
| 802/802 | Operatør Projektforhold | DRIFT | Operatør disponerings-enhed | |
| 815/815 | Disponering togdriften | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 821/821 | Disponering lok-vogne | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 825/825 | Disponering togsæt | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 851/851 | Disponering korrigerig | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 855/855 | Disponering køreplanlægning | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 861/861 | Disponering afvente forsinket materiel | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 862/862 | Afvielser fra disponeringsregler | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 865/865 | Disponering aflysninger | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 871/871 | Hjælpevognsudkald | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 881/881 | Forsinkelser fra Sverige | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 891/891 | Forsinkelser fra Tyskland | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |
| 892/892 | Fejl på fremmed materiel | DISP | Operatør disponerings-enhed | Materiel-forhold |

EKSTERNE FORHOLD

| Årsagstype | Beskrivelse | ÅRS_GRP_KODE | ID / PRODENH_KODE | TJEN_KODE |
|------------|--|--------------|--------------------------|--------------|
| 900/900 | <i>Eksterne forhold</i> Hovedårsagskode. Hvis denne anvendes skal den snarest ændres til en af nedennævnte detailårsagskode | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 905/905 | <i>Fejlmelding af infrastruktur</i> Anvendes ved en fejlmelding af spor, køreledning eller andet hvor det viser sig, at der ikke var nogen fejl alligevel. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 910/910 | Infrastrukturfejl på Sund & Bælt anlæg Anvendes <u>KUN</u> ved fejl på infrastrukturen på Storebælt eller Øresundsforbindelsen. | SUNDBÆLT | STOREBÆLT ØRESUND | EKS- TERN |
| 911/911 | Løvfald Anvendes når løvfald alene er årsagen. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 912/912 | <i>Vejrlig</i> Anvendes ved alle vejrmæssige forstyrrelser. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 920/920 | <i>Politi/ambulance</i> Herunder personer der falder på perronen osv. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 930/930 | Bombetrusler Anvendes når der opstår forsinkelser som følge af bombetrusler. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 962/962 | Eksterne Projekter Anvendes hvis der opstår forsinkelser som følge af for eksempel kommunale projekter Bdk ikke har haft indflydelse på. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 963/963 | Fejl efter eksterne projekter Anvendes hvis der opstår forsinkelser efter et projekt BDK ikke har haft nogen indflydelse på. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 964/964 | Spærring hævet sent / ekstern | Ekstern | EKSTERN | EKS- |

| | | | | |
|----------------|---|---------|---------|--------------|
| | Spærringer der hæves for sent, hvor det er for eksempel kommunale projekter eller lign. | | | TERN |
| 970/970 | Påkørsel (ej person) Påkørsel af cykler og lign. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 971/971 | Personpåkørsel | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 972/972 | Nær ved påkørsel | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 980/980 | Veterantogskørsel | Veteran | VETERAN | VETE- RAN |
| 990/990 | Hærværk Herunder også uvedkommende færdsel på baneanlæg, fjernelse af cykler, brande ved sporet mv. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 991/991 | Planlagt afventning af erstatningsbus Anvendes kun i tilfælde hvor tog skal afvente erstatningsbus for planlagte aflyste tog i forbindelse med korrigeret køreplan. | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |
| 999/999 | Sporisolutionsfejl p. g. a. materielspårner Anvendes når det godtgøres at fejl i sporisolationer skyldes spårner fra materiel | Ekstern | EKSTERN | EKS- TERN |

Bilag 2B: Beskrivelse af beregningsmetoder (uddrag af bilag 8 i kontrakt mellem Operatøren og Trafikstyrelsen)

Vederlaget er genstand for regulering på baggrund af Trafikkens rettidighed i form af bonus eller bod ved følgende:

- Rettidighed Operatør Døgn (forsinkelser på 5,00 minutter eller derover): bonus og bod
- Rettidighed Operatør Myldretid (forsinkelser på 5,00 minutter eller derover): bonus og bod
- Rettidighed Total (forsinkelser på 3,00 minutter eller derover): bonus
- Aflyste ankomster som henføres til Operatøren: bod
- Ekstraordinær bonus i driftsstartperioden for Rettidighed Operatør Døgn

Rettidighed Operatør er procentdelen af Togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger, der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig¹. 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.

Rettidighed Total er procentdelen af Togtrafik planlagt, som ikke er påvirket af forsinkelser eller aflysninger. Rettidighed Total udtrykker togtrafikkens samlede kvalitet som passagererne oplever den uden hensyn til årsag og hvem som har ansvar for eventuelle forsinkelser og aflysninger. Ved beregning af Rettidighed Total defineres en ankomst som rettidig, hvis den er mindre end 3,00 minutter forsinket i forhold til minuttallene angivet i normalkøreplanen korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

Registrering af rettidighed

Registrering af forsinket *ankomst* og aflyst *ankomst*

¹ Overvejende: Begrebet 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 hændelse(rne) og må bære 100% af konsekvensen af hændelse(rne) bl.a. ud fra en betragtning om, at det i det lange løb vil gå lige op mellem de forskellige parter på banen.

For nærværende trafikopgave opgør Banedanmark antallet af forsinkede *ankomster* og antallet af aflyste *ankomster* ud fra registreringer på følgende registreringsstationer:

- Helsingør
- Kokkedal
- Østerport, kun i retning mod Helsingør
- København H, kun i retning mod Københavns Lufthavn Kastrup
- Københavns Lufthavn Kastrup

Registrering af ankomster foretages automatisk på registreringsstationerne. For den enkelte forsinkede ankomst eller aflyste ankomst registreres der ikke årsag og ansvar. Årsag til og ansvar for forsinkelse og aflysninger registreres kun på de forsinkede *tog* eller de aflyste *tog*, jf. nedenfor.

Registrering af og fordeling af ansvar for forsinkede *tog* og aflyste *tog*

Forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres ved den førstkomende station, efter at forsinkelsen eller aflysningen er indtruffet. Således kan forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres på en vilkårlig station og ikke kun på de fastlagte registreringsstationer. Endvidere kan forsinkede *tog* og aflyste *tog* registreres på Peberholm².

Banedanmark udarbejder, hver gang det registreres at *tog* aflyses eller forsinkes med 5,00 minutter eller derover, en driftsrapport med oplysninger om bl.a. sted, forsinkelse, følgeforsinkelser og årsag til forsinkelse eller aflysning.

Banedanmark afgør ud fra disse oplysninger, hvem der er ansvarlig for hvert enkelt forsinket eller aflyst *tog*, og Banedanmarks afgørelser lægges til grund for beregning af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid og Aflyste ankomster som henføres til Operatøren.

Fordeling af ansvar for forsinkede *tog* og aflyste *tog* fra Sverige

Tog, der forsinkes eller aflyses i Sverige og derfor ikke ankommer eller ankommer forsinket til Danmark, indgår som ”eksterne forhold” i beregningen af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid og Aflyste ankomster som henføres til Operatøren. Det indebærer, at Operatøren i beregningerne ikke tildeles ansvaret for *tog*, der ikke ankommer eller ankommer forsinket fra Sverige.

² Planlagt ankomst tid på Peberholm fremgår ikke af normalkøreplanen. Registreres forsinkede eller aflyste *tog* på Peberholm sker det på baggrund af ankomsttid angivet i tjenestekøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer.

Afgår tog forsinket eller aflyses tog i sydgående retning fra Helsingør (Øresundstogs-systemet) eller Nivå (Nivå – Kastrup systemet) som konsekvens af forsinkelser eller aflysninger i Sverige, er det Operatøren, der tildeles ansvaret for det forsinkede tog / aflyste tog.

Grænse til Sverige i forbindelse med registrering af rettidighed

Peberholm udgør grænsen til Sverige, når det gælder registrering og beregning af rettidighed. Dette ændrer ikke ved, at Operatøren er ansvarlig for rettidigheden frem til landegrænsen.

Den information, der fås ved Peberholm, forudsættes at afspejle situationen ved landegrænsen. Hvis Operatøren overfor Trafikstyrelsen kan dokumentere, at en måling på Peberholm har givet fejlagtig information om rettidigheden ved landegrænsen, eftersom forsinkelsen/aflysningen er opstået mellem landegrænsen og Peberholm, korrigeres udmålingen af bod/bonus i relevant omfang.

Krav til varsling af ændringer i normalkøreplanen

Ændringer i normalkøreplanen anses for rettidigt varslet forudsat, at Operatøren senest 7 døgn før planlagt afgang fra de pågældende togs udgangsstation gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV) har informeret passagererne om de pågældende ændringer.

Er ændringer i normalkøreplanen ikke varslet som ovenfor beskrevet, vil ændringerne indgå som forsinkelser og/eller aflysninger i beregningen af Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid, Rettidighed Total og Aflyste ankomster som henføres til Operatøren.

Operatøren skal på forlangende kunne godtgøre overfor Trafikstyrelsen, at kravet til rettidig varsling er opfyldt.

Beregning af rettidighed

Togtrafik planlagt

Rettidigheden, herunder Aflyste ankomster Operatør, beregnes på baggrund af Togtrafik planlagt.

Togtrafik planlagt er antal togankomster på registreringsstationerne ifølge normalkøreplanen på tidspunkterne angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen.

Erstatningstransport med andre transportformer tages ikke i betragtning i beregningen af rettidighed.

Beregning af Rettidighed Operatør Døgn

Beregningen af Rettidighed Operatør Døgn kræver kendskab til:

- Togtrafik Planlagt
- Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren
- Aflyste ankomster som henføres til Operatøren

hvor de to sidstnævnte beregnes og kræver kendskab til:

- Forsinkede ankomster totalt
- Forsinkede tog Operatør
- Forsinkede tog totalt
- Aflyste ankomster totalt
- Aflyste tog Operatør
- Aflyste tog totalt

Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren

Forsinkede ankomster som henføres til operatøren findes således:

$$\begin{aligned} & \text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = \\ & \text{Forsinkede ankomster totalt} \cdot \frac{\text{Forsinkede tog Operatør}}{\text{Forsinkede tog totalt}} \end{aligned}$$

Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren bestemmes således ud fra det totale antal forsinkede ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal forsinkede tog for nærværende trafikopgave og forsinkede tog for nærværende trafikopgave, 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

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren findes således:

$$\begin{aligned} & \text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = \\ & \text{Aflyste ankomster totalt} \cdot \frac{\text{Aflyste tog Operatør}}{\text{Aflyste tog totalt}} \end{aligned}$$

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren bestemmes således ud fra det totale antal aflyste ankomster på registreringsstationerne samt det totale antal aflyste tog for nærværende trafikopgave og aflyste tog for nærværende trafikopgave, som

henføres til hændelser der overvejende skyldes forhold for hvilke Operatøren er ansvarlig. Alle tre størrelser opgøres af Banedanmark.

Rettidighed Operatør Døgn

Rettidighed Operatør Døgn beregnes således:

Rettidighed Operatør Døgn =

$$1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} + \text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren}}{\text{Togtrafik Planlagt}}$$

I beregningen af Rettidighed Operatør Døgn benyttes eksakte tal, dvs. der foretages ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

Regneeksempel

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark og danner grundlag for beregning af Rettidighed Operatør Døgn:

- Forsinkede ankomster totalt (5,00 minutters forsinkelse eller derover) = 1.500
- Forsinkede tog totalt = 800
- Forsinkede tog Operatør = 200
- Aflyste ankomster totalt = 600
- Aflyste tog totalt = 400
- Aflyste tog Operatør = 50
- Togtrafik Planlagt = 20.000

Med formlerne ovenfor beregnes følgende størrelser:

$$\text{Forsinkede ankomster som henføres til Operatøren} = 1.500 \cdot \frac{200}{800} = 375$$

$$\text{Aflyste ankomster som henføres til Operatøren} = 600 \cdot \frac{50}{400} = 75$$

Og dermed:

$$\text{Rettidighed Operatør Døgn} = 1 - \frac{375 + 75}{20.000} = 0,978 = 97,8\%$$

Hermed garanteres ikke at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

Eksempel slut.

Beregning af Rettidighed Operatør Myldretid

Metoden, hvormed Rettidighed Operatør Myldretid beregnes, er den samme som for Rettidighed Operatør Døgn, men beregningen omfatter kun et myldretidsudsnit af den planlagte togtrafik. Myldretiden er defineret som mandag-fredag i tidsrummet 06.30-09.30 og 15.30-18.30. I beregningen af Rettidighed Operatør Myldretid indgår faktorerne:

- Togtrafik Planlagt i myldretiden (=antallet af planlagte ankomster til registreringsstationer i myldretiden).
- Forsinkede Ankomster med planmæssig ankomst i myldretiden
- Aflyste Ankomster med planmæssig ankomst i myldretiden
- Forsinkede Tog Operatør hvis første forsinkede ankomst er i myldretiden.
- Forsinkede Tog Totalt hvis første forsinkede ankomst er i myldretiden.
- Aflyste Tog Operatør hvis første aflyste ankomst er i myldretiden.
- Aflyste Tog Totalt hvis første aflyste ankomst er i myldretiden.

Eksempel – hvad indgår og hvad indgår ikke i myldretidsudsnittet:

Forsinkelser:

Forsinket *ankomst*:

- En planlagt ankomst til Kokkedal 18.28 (= i myldretiden) og faktisk ankomst 18.36 (= udenfor myldretiden) indgår i opgørelsen af forsinkede ankomster.
- En planlagt ankomst til Kokkedal 15.28 (=udenfor myldretiden) og faktisk ankomst 15.36 (i myldretiden) indgår ikke i opgørelsen af forsinkede ankomster.

Forsinket *tog*:

- Et tog der første gang har en forsinket ankomst 1515 (=udenfor myldretiden) og derefter er forsinket på en række stationer også i myldretiden indgår ikke i opgørelsen af forsinkede tog.
- Et tog der første gang har en forsinket ankomst 1820 (= i myldretiden) og derefter ikke er forsinket på yderligere stationer i myldretiden indgår i opgørelsen af forsinkede tog.

Aflysninger:

Aflyste *tog*:

- Et tog der første gang har en aflyst ankomst 1515 (=udenfor myldretiden) og derefter er aflyst på en række stationer også i myldretiden indgår ikke i opgørelsen af aflyste tog.
- Et tog der første gang har en aflyst ankomst 1820 (= i myldretiden) og derefter ikke er aflyst på yderligere stationer i myldretiden indgår i opgørelsen af aflyste tog.

Eksempel slut

Beregning af Rettidighed Total

Rettidighed Total beregnes således:

$$\text{Rettidighed Total} = 1 - \frac{\text{Forsinkede ankomster totalt} + \text{Aflyste ankomster totalt}}{\text{Togtrafik Planlagt}}$$

I beregningen af Rettidighed Total benyttes eksakte tal, dvs. der foretages ingen afrundinger undervejs i beregningerne. Resultatet angives i procent med én decimal.

Regneeksempel

Følgende størrelser opgøres af Banedanmark og danner grundlag for beregning af Rettidighed Total:

- Forsinkede ankomster totalt (3,00 minutters forsinkelse eller derover) = 2.500
- Aflyste ankomster totalt = 600
- Togtrafik Planlagt = 20.000

Med formlerne ovenfor beregnes:

$$\text{Rettidighed Total} = 1 - \frac{2.500 + 600}{20.000} = 0,845 = 84,5\%$$

Hermed garanteres ikke at rettidigheden i driftsperioden vil have samme størrelsesorden.

Eksempel slut.

Beregning af aflyste ankomster

En aflyst ankomst indgår i beregningen af rettidigheden på lige fod med en forsinket ankomst. Herudover beregnes en særskilt bod for alle aflyste ankomster, som henføres til Operatøren.

Aflyste ankomster som henføres til Operatøren beregnes som angivet i afsnit ”Beregning af rettidighed Operatør Døgn” og resultatet angives uden decimaler.

Hypighed for beregning af rettidighed

Banedanmark beregner månedsvist Rettidighed Operatør Døgn, Rettidighed Operatør Myldretid, Rettidighed Total og antal aflyste ankomster, der henføres til Operatøren.

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

Forretningsgangen beskriver vilkårene for parternes levering af data til hinanden samt udvekslingen af data i forbindelse med tjenestekøreplanens udarbejdelse, jf. "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 køreplans-database, 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 kilometrerer
- Gradienter og kurver
- Perron- og sporlængder 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.

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 operatører

Ikke kundevedtede arealer

Af hensyn til Operatøren's 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 en repræsentant fra Banedanmark, Spor & Strøm og en repræsentant fra 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 laves inden en given dato.

Spor/sporskifter trænger til reparation og skal laves 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.

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.

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 mv..
- 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 gener for Operatøren's personale.

Snerydning/glatførebekæmpelse

Banedanmark glatførebekæmper og rydder sne på egne gang-, stiarealer og læsseveje m.v. , hvor Operatøren har behov herfor. Det er Operatøren's 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 Operatøren's personale (snublefare). Der udarbejdes i 1. kvartal pågældende år i fællesskab plan for ukrudtsbekæmpelse.

ANMELDELSESKEMA til brug for gennemgang af Banedanmarks rangerarealer

| | | | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|-------|---|
| Gennemgang af rangerarealer i: | | | | | Dato |
| Spør nr: | Overflade | Belægning | Belysning | Andet | Bemærkninger |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| Gennemgang foretaget for Operatøren af (navn) | | | | | Gennemgang foretaget for Banedanmark af (navn) |

Kundevendte arealer

For at sikre den rigtige kvalitet på kundevendte arealer, er kontraktens parter enige om følgende:

Dialogstruktur

Banedanmark, Areal & Konstruktioner, 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, Areal & Konstruktioner, 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.

De kundevendte arealer

Af hensyn til kvaliteten af de kundevendte arealer, har kontraktens parter indgået følgende aftaler:

Hvor parterne foretager anlægs- og moderniseringsarbejder på hinandens arealer, påhviler retableringspligten den part, som udfører opgaven.

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 1. april træffes løbende aftale mellem parterne om tidsrum for nødvendig konstant belysning af perroner og øvrige kundefvendte arealer, hvor særligt vejrlig gør sig gældende.

Senest den 01. 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.

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.

13. Bod-bonus

Der er ikke tilknyttet bod-bonus ordning til om kvaliteten af Banedanmarks arealer og faciliteter lever op til det ovenfor beskrevne, men dette kan i løbet af kontraktperioden aftales mellem Operatøren og Banedanmark under forudsætning af begge parter accept.

Utilfredshed med kvaliteten på Banedanmarks arealer og faciliteter, som benyttes af Operatøren, løses gennem samarbejde.

Bilag 5

Trafikinformation

1. 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.

2. 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 monitører og højttalere i forbindelse med planlagte ændringer.

Operatøren har ligeledes ansvaret for vedligeholdelse og ophængning af togtidsplakater.

Banedanmark har ansvaret for drift, vedligehold og rengøring af visuelle informationssystemer samt tilsluttede visningsmedier, der anvendes i. f. m. information om togenes ankomst/afgang, sporbenyttelse mv.

Banedanmark har principielt ansvaret for følgende typer information til passagererne:

- Elektronisk oversigtsinformation, dvs. information om togtrafikken på stationer i det nærmeste kommende tidsrum
- Sporinformationer, dvs. information om førstkommende tog i et enkelt spor

Datapostsaftalen beskriver forhold omkring dataoverførsler mellem Operatøren og Banedanmark som har indflydelse på håndtering af trafikinformationen. Datapostsaftalen er beskrevet i et selvstændigt bilag til operatørkontrakten, bilag 3.

3. 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.

Eks. på trafikinformation Kystbanen:

”Togene mod Helsingør/København er forsinket mellem xx min. og xx min. Det næste tog mod Helsingør/København som standser ved alle stationer kører til xxx station om xxx min. Forsinkelserne skyldes – årsag angives.”

Eks. på København H, regionaltog mod Helsingør):

”Regionaltogene mod Helsingør er forsinkede mellem 8 min. og 12 min. Det næste tog mod Helsingør kommer til spor 5 om 3 minutter. Forsinkelserne skyldes – årsag angives.”

4. Informationstyper og informationsmedier til trafikinformation

Der anvendes både elektroniske og auditive medier til trafikinformation.

Disse prioriteres

- a. elektroniske medier
- b. auditive medier

Banedanmark er ansvarlig for 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, fx:

- Internet
- Radio/TV
- Aviser
- Brochurer/anden trykt information
- WAP og SMS

Under ophold på afrejsestation

Type af information:

- Oversigtsinformation om den aktuelle togtrafik på stationen
- ”Sporinformation” for det enkelte tog om sporbenyttelse, destination/udgangsstation, standsningsmønster og forventet ankomst-/afgangstid
- Information om eventuelle forsinkelser eller aflysninger
- Information om erstatningsbefordring hvis påkrævet
- Andre servicemeddelelser
- Aktuel klokkeid

Medier/informationskanaler fx:

-
- Elektroniske skærme med oversigtsinformation
- Elektroniske togvisermonitorer
- Højtalere på perroner/i forhallen

➤ 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:

- Højtalerinformation med automatisk afspilning, benyttet af togets personale eller fjernbetjent fra RFC
- 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.

5. Ordvalg og sprogbrug for Banedanmarks trafikinformation

5.1 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.

5.2 Sprog

Ved normal drift:

Information om øresundstog skal også gives på engelsk på Københavns Hovedbanegård og i Københavns Lufthavn Kastrup.

Ikke normal drift:

Information om øresundstog på Københavns Hovedbanegård og i Københavns Lufthavn skal også gives på engelsk.

6. Banedanmarks Trafikinformation: Omfang, indhold og kvalitet – på stationer og perroner

6.1 Normaldrift

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

- Afgangs/ankomsttidspunkt
- Destination/afgangsstation
- Sporbenyttelse
- Togprodukt (ØR/RØ)

Højtalere:

Hvis de elektroniske informationsskærme er ude af drift vises default-billede.

Højtalerinformationen gives, når toget på udgangsstationen placeres ved perron og 3 minutter før afgang.

Højtalerinformationen gives kun i tidsrummet 06.00 – 21.00. Hvis de elektroniske informationskærme er ude af drift gives højtaler information dog hele driftsdøgnet.

Ved afvigelser i togtrafikken gives der information i henhold til punktet vedr. uregelmæssig drift.

Alle togtyper

Herudover informeres der via højtalere om ændret sporbenyttelse i forhold til det først annoncerede samtidig fortælles afgangstiden for det pågældende tog.

6.2 Planlagte driftsændringer

I forbindelse med større anlægs- eller udbedringsarbejder, 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 informationskærme og højtaler skal foreligge hos Banedanmark senest 5 arbejdsdage før arbejdet igangsættes. Banedanmark forbeholder sig ret til, at redigerer i de fremsendte tekster.

Herudover skal Banedanmark løbende orientere Operatøren om akut opståede ændringer/afvigelser i infrastrukturforhold, der kan påvirke driften. Oplysningerne skal gives, så snart situationen er kendt.

6.3 Uregelmæssig drift, forsinkelser på 3 – 5 minutter

På de elektroniske informationskærme informeres der om:

Forsinkelserne på de enkelte tog, med angivelse af forsinkelse på 3 minutter, samt de informationer som er beskrevet under normaldrift.

Via højtalerne informeres udelukkende om ændret sporbenyttelse i forhold til det først annoncerede.

6.4 Uregelmæssig drift, forsinkelser på ≥ 5 minutter, et mindre antal berørte tog

På de elektroniske informationskærme informeres der om:

Forsinkelserne på de enkelte tog, angivet i interval af 3 minutter, samt de informationer som er beskrevet under normaldrift.

Via højtalerne informeres om: (forsinkelser på 5 minutter og derover)

- Sporbenyttelse
- De enkelte togs forsinkelse
- Årsag til forsinkelse
- Højtalerinformationen gives fra planlagt afgang/ankomsttidspunkt.

Højtalerinformationen gentages regelmæssigt, afhængig af forsinkelsens varighed – dog ikke oftere end hvert 10. minut.

Herudover informeres der via højtalere om ændret sporbenyttelse i forhold til det først annoncerede.

Regional fjernstyringscentral/kommandopost underretter i tilfælde af flere forsinkelser passagererne i tog, om forsinkelsens omfang, årsag og konsekvenser. Det skal ske gennem passagererhøjtaleren via togradioen.

Endvidere kan der efter aftale med Operatørens driftsledelse gives servicemeddelelse om forbindelsestog eller busbefordring.

6.5 Uregelmæssig drift, forsinkelser på ≥ 5 minutter, flere tog berørt – alle togprodukter

På de elektroniske informationsskærme informeres der om:

Forsinkelserne på de enkelte tog, angivet i interval af 3 minutter, samt de informationer som er beskrevet under normaldrift.

Via højtalerne informeres om: (for forsinkelser på 5 minutter og derover)

- Sporbenyttelse
- Generel information om togdriften, hvor dette er muligt. Andre steder informeres om de enkelte togs forsinkelser
- Årsag til forsinkelse
- Evt. Alternative rejsemuligheder – hvis dette er oplyst fra Operatøren driftsledelse

Højtalerinformationen gives fra planlagt afgangs/ankomsttidspunkt.

Højtalerinformationen gentages regelmæssigt, afhængig af forsinkelsens varighed – dog ikke oftere end hvert 10. minut.

Kravet til den generelle højtalerinformation er, at ordlyden ikke kan give anledning til forvirring af kunderne i.f.t. oplysningerne på de visuelle informationsskærme.

Herudover informeres der via højtalere om ændret sporbenyttelse i forhold til det først annoncerede.

Regional fjernstyringscentral/kommandopost underretter passagererne i tog, om forsinkelsens omfang, årsag, hvis den kendes og konsekvenser. Det skal ske gennem passagererhøjtaleren via togradioen. Endvidere kan der efter aftale med Operatørens driftsledelse gives servicemeddelelse om forbindelsestog eller busbefordring.

6.6 Uregelmæssigheder, aflysninger/delaflysninger – alle togprodukter

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 højtalerne informeres om:

- Aflysningen/delaflysningen
- Årsag til aflysning/delaflysning, hvis den kendes
- Evt. Alternative rejsemuligheder – hvis dette er oplyst fra Operatøren driftsledelse

Højtalerinformationen gives før planlagt afgangstidspunkt, såfremt der findes relevant erstatningstog, og altid på planlagt afgangstidspunkt. Højtalerinformationen gentages hvert 10. minut – dog ikke oftere end hvert 10. minut.

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.

6.7 Generel information om afvigelser

Udover ovenstående gives der altid højtalerinformation ved afvigelser som ændret standsningsmønster og passagerernes muligheder for alternative togafgange.

6.8 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 Operatøren 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 informationsskærme med en beskrivende tekst af den aktuelle situation samt henvisning til højtalerinformation.

6.9 Nødtekster

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 informationsgivningen.

Banedanmark varetager informationsopgaven og vurderer i den givne situation behovet for at gøre brug af nødtekster, der forklarer hændelse, årsag, konsekvens og evt. alternativ transport

Kravet til den generelle højtalerinformation er, at ordlyden ikke kan give anledning til forvirring af kunderne i.f.t. oplysningerne på de visuelle informationsskærme.

6.10 Særlig trafikinformation

I forbindelse med særlige lokale forhold, store arrangementer, særtog og lignende aftales informationsopgavens omfang og udførelse i hvert enkelt tilfælde.

Banedanmark skal informere passagererne visuelt/elektronisk samt via højtalere om gruppereservationer og ved togafgang fra gruppernes afrejsestation på basis af informationer fra Operatøren.

7. 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.

8. Kvalitetskrav

Der stilles følgende krav til de Banedanmarks tekniske informationsmedier:

Visuelle informationssystemer

Informationssystemerne skal være justeret til optimal kvalitet og læsbarhed. Der må alene vises default billede ved tekniske fejl i informationssystemet.

Højtalere

Højtalersystemerne skal være indstillet og vedligeholdt på et niveau, der sikrer tilstrækkelig lydstyrke og -kvalitet.

Websted for trafikinformation

Banedanmarks websted for trafikinformation (www.bane.dk/trafikinfo/)

Krav til opetid: 99,5 % i gennemsnit pr måned - beregnet ud fra tilgængelighed 24 timer, 7 dage om ugen.

Fejludbedringstider

Følgende stationer kategoriseres som fatale stationer:

1. Helsingør
2. Østerport
3. Nørreport
4. København H
5. Københavns lufthavn, Kastrup

På fatale stationer skelnes mellem følgende fejl:

- Fatale fejl, der omfatter følgende fejl:
 1. Al visuel information på en eller flere stationer er defekt, eller en billedtype er defekt (eks. hvis samtlige afgangsbilleder er sorte)
 2. Samtlige højtalere på en station er defekte eller en enkelt højtalergruppe er defekt på en station
- Ikke fatale fejl omfatter alle andre fejl.

Fejl på øvrige stationer kategoriseres som ikke fatale.

For fatale fejl skal fejludbedringsarbejdet være påbegyndt senest 3 timer efter fejlmelding (gennemsnitligt over et kvartal). Ved påbegyndt fejludbedring forstås, at fejlsøgning er påbegyndt. Fatale fejl skal være udbedret (permanent eller midlertidigt) senest 5 timer efter fejlmelding er modtaget (gennemsnitligt over et kvartal).

For ikke fatale fejl skal fejludbedringsarbejdet være afsluttet indenfor en periode på 2 til 5 arbejdsdage. I særlige tilfælde, og kun på stationer med både auditiv og visuel information, kan Banedanmarks teledriftsledelse prioritere, at udbedringen af den enkelte ikke fatale fejl kan udskydes i op til 10 arbejdsdage. I disse tilfælde skal operatøren orienteres, så snart beslutningen er truffet. Meddelelsen gives til operatørens driftsledelse på e-mail xx@yy.dk

Rådighedsfaktoren.

Rådighedsfaktoren for fatale fejl, er defineret som:

$MTBF/(MTBF+MTTR)$, hvor:

- MTBF = Mean Time Between Failure (den totale middeltid mellem fejl), skal være bedre end 5 dage
- MTTR = Mean Time To Repair (middeltid for reparation), inkluderer transport og fejlsøgning
- MTTR regnes fra fejlenes registrering (tilkald af reparatør) til korrekt funktion af udstyret er genetableret (midlertidig eller permanent udbedring). Her forventes en middeltid på 5 timer

Rådighedsfaktoren skal for hver enkelt af de stationer, som er omfattet af fatale fejl, være bedre end 96%.

Rådighedsfaktoren opgøres hver måned for de enkelte 'fatale fejl-stationer'.

Fejlmelding/-afmelding

Finder sted i.h.t. procedure herfor, se bilag 5.A.

Procedure fastsættes i dialog mellem Banedanmark og operatøren

Systematisk kontrol af informationsudstyr

Operatøren gennemfører ugentlig kontrol af informationsudstyret på samtlige stationer, dette gælder både de elektroniske informationsskærme, højtalerne og de af Banedanmark tidsstyrte ure på perroner og adgangsveje. Operatøren indberetter efterfølgende fejlene til Banedanmark.

9. Måling og dokumentation

Fra Banedanmark kræves der dokumentation for:

- MTBF-tider for informationsudstyret, gennemsnit pr. måned pr. station for fatale fejl
- MTTR-tider for informationsudstyret, gennemsnit pr. måned pr. station for fatale fejl
- Rådighedsfaktor for informationssystemet gennemsnitlig pr. måned pr. station for fatale fejl
- Gennemført ugentlig kontrol af informationsudstyr på samtlige stationer
- Oppetid på Banedanmarks hjemmeside om trafikinformation, gennemsnit pr. måned

Banedanmark redegør herudover månedligt for graden af målopfyldelse jf. de opstillede målsætninger særligt i punkterne 6.3-6.6 og 8.

Såfremt Banedanmarks redegørelse eller operatørens observationer, herunder den i punkt 8 omtalte ugentlige kontrol, indikerer manglende opfyldelse af de opstillede kvalitetsmålsætninger, skal Banedanmark redegøre for, hvordan kvaliteten kan forbedres. Til brug herfor kan Banedanmark og operatøren aftale, at der evt. ved hjælp af eksterne observatører gennemføres en måling på overholdelsen af informationsindhold, -omfang og - kvalitet. Operatøren kan under alle omstændigheder selv igangsætte en sådan nærmere undersøgelse

10. Opfølgning

Der afholdes opfølgingsmøde for gennemgang af i de dette bilag beskrevne krav til trafikinformation ca. hver måned. Det er Operatøren, 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 uhensigtsmæssig situation. Såvel Banedanmark som Operatøren kan indkalde til sådanne møder.

11. Investeringsplan for trafikinformation

Banedanmark udarbejder og medinddrager Operatørens prioriteringsønsker i en investeringsplan for udbygning og vedligeholdelse af den infrastrukturdelen, der anvendes til trafikinformation.

På de faste opfølgingsmøder omkring trafikinformation skal Banedanmark kvartalsvist rapportere status i.f.t. den udarbejdede plan for indeværende år.

12. 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.

Det forventes, at Banedanmark inddrager Operatøren i udviklingen af nye skærme og layout på disse.

Ligeledes skal udarbejdelsen af tekst til informationsskærme og højttalertexter foregå i et samarbejde mellem Operatøren og Banedanmark.

13. Bod-bonus

Der er ikke tilknyttet bod-bonus ordning til kvaliteten af trafikinformationen, men dette kan i løbet af kontraktperioden aftales mellem Operatøren og Banedanmark under forudsætning af begge parter accept.

Utilfredshed med kvaliteten af trafikinformationen løses gennem samarbejde.

Bilag 5.A. Procedure for fejlmelding og fejlafmelding af informationssystemer

Denne procedure beskriver forretningsgangen for Banedanmarks personale ved fejl i Banedanmarks trafikinformationssystemer og ure, der omfatter:

- Visuelle informationssystemer samt tilsluttede visningsmedier.
- Højtalere og højtalersystemer
- Ure, der er styret af Banedanmark

Fejlmeldingsindgang for Banedanmarks informationssystemer

Alle fejlmeldinger der vedrører ovenstående systemer skal afgives til:

Banedanmark, Drift, IT, Teledriftsledelsen
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Tlf. 82 34 66 66
Email: teledriftleder@bane.dk

Fejlmeldingsprocedure

Fejl skal uden ugrundet ophold anmeldes til Banedanmarks teledriftsledelse på en af de ovenstående fejlmeldeindgange (telefon eller e-mail).

Banedanmark anbefaler, at fejl fejlmeldes pr. telefon.

I forbindelse med fejlmeldingen skal følgende oplyses:

- Fejlbeskrivelse (årsag, omfang, frekvens og sammenhænge)
- Udstyr og placering (station, perron m.v.).
- Kontaktperson og telefonnummer

Teledriftsledelsen sikrer herefter:

- At fejlmeldetidspunktet registreres samt berørte RFC'er underrettes
- At relevant fejlretningspersonale tilkaldes
- At tidspunkt for fejludbedring vurderes og meddeles til den/de berørte RFC'er
- At der løbende følges op på fejlen
- At tidspunkt for fejludbedring registreres og den/de berørte RFC'er underrettes

Såfremt Teledriftsledelsen beslutter, at fejludbedringstiden for ikke fatale fejl forlænges i op til 10 arbejdsdage for stationer med både auditiv og visuel information, skal der gives besked til Operatøren driftsledelse på e-mail XX@YY.dk.

I forbindelse med afslutning af en fejlmeldingssag modtager fejlmelder en klarmelding fra Banedanmark.

Bilag 6

Tekniske forhold og ydelser

Banedanmarks ydelser.

Grundlag.

Der henvises til de til enhver tid gældende banenormer og sporregler

Spør

For alle spørgsmål vedrørende sporets fysiske tilstand i forbindelse med ønsker om ændringer i TIB-hastigheden og/eller dennes indvirken på rejsetid, miljø og komfort kan henvendelse rettes til Banedanmark, Kundecentret, der sikrer kontakten til det tekniske miljø.

Banedanmark undersøger de af Operatøren udpegede steder, hvor der konstateres støjgener eller væsentlig nedsat komfort for passagererne.

Inden 10 dage fra modtagelsen af meddelelsen vil Operatøren blive informeret om sporkvaliteten på stedet og dennes indflydelse på diskomforten. I givet fald vil der blive fremlagt en handlingsplan til udbedring af problemet. I denne sammenhæng er Banedanmark åben for en efterfølgende diskussion af komfortproblemet på det udpegede sted.

Der kan, såfremt begge parter ønsker det, nedsættes en Komfortgruppe, der kan koordinere Banedanmarks og Operatørens indsats til forbedring af kørselskomfort, reduktion af støj og vibrationer samt reduktion af vedligeholdelsesomkostninger.

ATC

Banedanmark er systemansvarlig for ATC, både faste og mobile anlæg.

Banedanmark registrerer alle rapporterede ATC fejl, både på faste og mobile anlæg i RDS. Operatøren informeres om de fejl, der vedrører Operatørens tog og medarbejdere.

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl, så gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Banedanmark opretholder et driftserfaringsforum (ADO) med deltagelse af såvel Banedanmarks systemansvarlige, vedligeholdelsesorganisation, driftsorganisation som operatører med ATC. ADO gruppen holder ca. 10 årlige møder hvor driftserfaring og fejlmønstre behandles.

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

køretøjer. Af hensyn til effektiviteten stiller Banedanmark 20 ekstra regnerkort inklusive eprom til rådighed for Operatøren således, at opdateringen kan foretages tilpas effektiv. Operatøren installerer selv for egen regning denne software i sit rullende materiel.

Radio

Banedanmark er systemansvarlig for radio, både faste og mobile anlæg.

Banedanmark registrerer alle rapporterede radiofejl, både på faste og mobile anlæg i RDS. Operatøren informeres om de fejl, der vedrører Operatørens tog og medarbejdere.

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl, så gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Banedanmarks samlede udgifter i forbindelse med at en Operatøren ønsker nye radiotyper (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 formåls bestemte frekvenser. Frekvenserne må kun bruges i forbindelse med de time-slots der er aftalt med Banedanmark.

Hvis Banedanmark stiller begrundede krav om opdatering af Operatøren's eksisterende radioer med f.eks. ny software skal udgiften hertil afholdes af Operatøren.

Kørestrøm

Banedanmark er driftsleder for kørestrøm.

Banedanmark registrerer alle rapporterede kørestrømsfejl i RDS. Operatøren informeres om de fejl, der vedrører Operatørens tog og medarbejdere.

Banedanmark følger løbende op på de faste anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl, så gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Operatørens ydelser

Spor

Operatøren rapporterer skriftligt til Net, Jernbane & Areal, hvor der konstateres støjgener eller væsentlig nedsat komfort for passagererne.

Operatøren skal deltage i Komfortgruppen, som skal koordinere parternes indsats til forbedring af kørselskomfort.

ATC

Operatøren følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl så gentagne hændelser og udkobling af ATC så vidt muligt undgås.

Operatøren deltager i Banedanmarks ADO-forum, jf. ovenfor.

Operatøren skal installere ny software i mobilanlæggene samt i forbindelse med overvåget prøvedrift af ny ATC software vederlagsfrit deltage i denne prøvedrift med personale (til udlæsning af havarilog) og materiel.

Fra medio 2009 kan Operatøren påregne gradvist at skulle overgå til mobilt ETCS med dansk og svensk STM i stedet for mobilt dansk/svensk ATC.

Radio

Operatøren følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl så gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Kørestrøm

Operatøren følger løbende op på de mobile anlægs driftsstabilitet og afhjælper fejl så gentagne hændelser så vidt muligt undgås.

Kommunikation

Operatørens lokomotivførere skal foretage skriftlige såvel som mundtlige tilbage-meldinger til Banedanmark efter nærmere bestemte retningslinier. De præcise retningslinjer aftaler Operatøren og Banedanmark i fællesskab.

Bilag 7 Bod/bonus

Kanalregularitet

Mellem parterne aftales inden driftsstart 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. Friholdelsesgrænsen vil typisk være +/- 1 %.

Kanalregularitetsprocenten anslås i dag at ligge på ca. 97 %.

Bod/bonus betales for hvert tog, der ligger udover disse grænser. Der aftales således en pris pr. påvirkede tog. Beløbet antages at være mellem 750-1000 kr. pr. tog. Der aftales ligeledes en maksimal grænse for hhv. bodens og bonus samlede beløb. Max. bod/bonus vil ca. udgøre 250.000-300.000 kr. pr. måned.

Planlagte infrastrukturarbejder

Påvirkninger fra planlagte infrastrukturarbejder holdes udenfor bod/bonus. Planlagte infrastrukturarbejder er infrastrukturarbejder som er kendt ved indgåelse af aftale om køreplan, men som der ikke er taget hensyn til ved tilrettelæggelse af køreplanen.

Bod/bonus i forhold til La-arbejder

Dette afsnit beskriver retningslinierne for håndtering af påvirkede tog som følge af de La arbejder, der er varslet overfor Operatøren i henhold til gældende tidsfrister (jf. § 4). Operatøren og Banedanmark aftaler håndtering i forhold til bod/bonus for de La arbejder der ikke indarbejdes i køreplanen.

Formålet er at højne kvaliteten af planlægning af La arbejder og dermed forbedre kanalregulariteten. Dette gøres ved at skabe incitament til at planlægge og gennemføre La-arbejder i henhold til de gældende tidsfrister.

Der aftales i hvert enkelt tilfælde, hvilke projekter som skal holdes udenfor bod/bonus.

Såfremt udførelsetidspunktet for et La arbejde 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 La-arbejdes planlagte udførelse, aftales det maksimale antal påvirkede tog der kan udelades i opgørelsen af bod/bonus. 7 uger før skal alle detaljer være fastlagt og aftalen indgået. I tilfælde af at antallet af påvirke-

de tog, er mindre end det maksimale niveau er det kun det reelle antal påvirkede tog, der kan udelades i beregningen af bod/bonus.

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 togene, som er påvirket af operatøren.

Pris pr. forsinket tog aftalt mellem Banedanmark og operatørerne er i 2006 gennemsnitligt på ca. 500 kr. Dette beløb må påregnes opjusteret til 750-1000 kr. pr. forsinket tog (2006 priser). Banedanmark vil tilstræbe at bod/bonus beløbet pr. forsinket tog, der aftales med den enkelte operatør, er ca. det samme for alle operatører.

Det beløb pr. forsinket tog Banedanmark kan gøre regress imod Operatøren forventes således ikke at afvige væsentligt fra de 750-1000 kr. pr. forsinket tog (2006 priser), som der lægges op til i dette bilag.

Indeksregulering af bod/bonus

Banedanmark forbeholder sig ret til at indeksregulere bodens og bonus størrelse pr. påvirkede tog.

Afregning

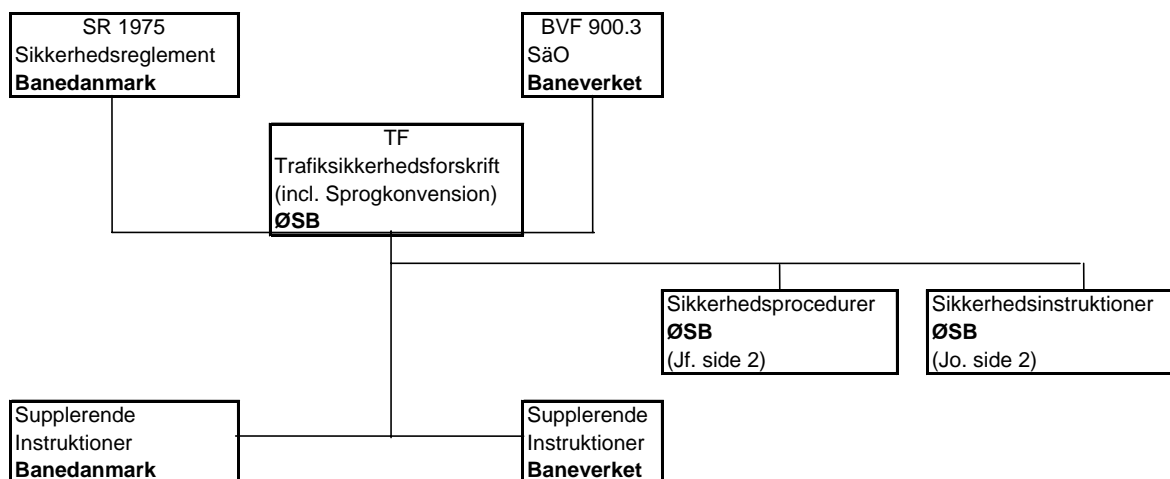
Kanalregularitet og bod/bonus opgøres hver måned. Der afregnes én gang årligt pr. 31.december.

Endelig udarbejdelse af bilag

Inden driftsstart udarbejder Banedanmark og Operatøren i samarbejde et tillæg til denne aftale indeholdende krav til kanalregularitet, bod-bonus beløb pr. tog, friholdelsesgrænse samt max. bod/bonus.

Bilag 8

Trafiksikkerhedsregler og – procedurer Øresundsbro Konsortiet Jernbaneafdelingen



Trafiksikkerhedsforskriften (TF) er udgivet af Øresundsbro Konsortiet, Jernbaneafdelingen som en supplerende – og i visse tilfælde skærpene - instruks i forhold til de nationale sikkerhedsreglementer (SR & BVF 900.3). TF beskriver reglerne for kørsel over grænsesnittet mellem Svensk og Dansk systemdel.

I TF er som udgangspunkt ikke medtaget regler som findes i de pågældende landes regelværk, herunder også diverse supplerende instruktioner (SIN, TLF, BVF og lign.)

Sikkerhedsregler Øresundsbro Konsortiet Jernbaneafdelingen

I følgende af Øresundsbro Konsortiet Jernbaneafdelingens procedurer og instrukser beskrives håndteringen af de sikkerhedsmæssige forhold på Øresundsbroens jernbane:

1. Trafiksikkerhedsforskrift, TF

Sikkerhedsprocedure.

2. Godkendelse af rullende materiel

Sikkerhedsprocedure.

3. Sikkerhed ved trafikstyring, kørsel og arbejde mod spor

Sikkerhedsprocedure ”Uddannelse og instruktion”.

4. Sikkerhedsmæssige hændelser

Sikkerhedsprocedure.

5. Uheldshåndtering

Sikkerhedsinstrukser

6. Ordliste for grænseoverskridende jernbanetrafik

Instruks.

Bilag 9

Operatørens deltagelse i den fælles disponeringscentral

Hvad angår trafikdisponeringen har Operatøren ansvar for disponering af egne ressourcer, fx vedrørende materiel og lokopersonale

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 er derfor forpligtiget til at være til stede i Banedanmarks fælles disponeringscentral, beliggende på adresse:

Metropol bygningen ved København H

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.

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 | <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• 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 | <ul style="list-style-type: none">• Stort kendskab til arbejdsprocessor vedr. afvikling af toggang. Herunder bestilling af sær- og hjælpetog |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• 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*

Bilag 10, Appendiks 1

Bilag 10

Appendiks 2

Notat vedrørende trafikering på
Øresundsforbindelsen

September 2006



Notat

Upphandling av tågtrafik runt Öresund. Underlag för Trafikering på Öresundsforbindelsen

Till: Trafikstyrelsen

Från: Øresundsbro Konsortiet



Innehållsförteckning

| | | |
|-----|---|---|
| 1. | Inledning..... | 3 |
| 2. | Dieselavgifter | 3 |
| 3. | Elavgifter | 3 |
| 4. | Böter och Bonus avtal | 4 |
| 5. | Särskild säkerhetsutbildning..... | 4 |
| 6. | Särskilda förutsättningar, teknisk utrustning | 4 |
| 7. | Krav utifrån särskilda tunnelförhållanden | 5 |
| 8. | Särskilda trafikeringsförhållanden..... | 6 |
| 8.1 | Trafikeringsavtal..... | 6 |
| 8.2 | Andra specifika villkor för trafikering | 6 |
| 8.3 | Elsäkerhet | 7 |
| 8.4 | Operativa regler | 7 |
| 9. | Särskilda procedurer och instruktioner..... | 8 |



1. Inledning

I Regeringsavtalet mellan Danmark och Sverige fastställdes att Øresundsbro Konsortiets skall vara ansvarigt för att bl.a. äga och driva Øresundsförbindelsen såsom en enhet vilket även innefattar järnvägsinstallationerna från kust till kust. Inom ramen för Regeringsavtalet och dess förarbeten framgår också syftet att främja rationell och ändamålsenlig järnvägstrafik mellan länderna.

Mot bakgrund av att Järnvägen inte utgör en teknisk och kommersiell helhet utan en integrerad del av de nationella järnvägssystemen träffades år 2000 ett avtal mellan Øresundsbro Konsortiets och Banedanmark respektive Banverket avseende delegering av vissa uppdrag, innefattande trafikledning-, bandriftledning, kapacitetstilldelning och mellanhavanden med Järnvägsföretag/Operatörer.

Den här skrivelsen skall ses som en sammanfattning av de väsentligaste delarna för att trafikera Øresundsförbindelsen. För att få en hel bild av förutsättningarna måste läsaren ta del av Konsortiets Järnvägsnätbeskrivning (Netredegyørelse) för Øresundsförbindelsen och tillämpliga delar av Banedanmarks Netredegyørelse och Banverkets Järnvägsnätbeskrivning.

Mer specifika uppgifter framgår även i Øresundsbro Konsortiets Trafiksäkerhetsföreskrifter (TF), Säkerhetsprocedurer (SP) och Säkerhetsinstruktioner (SI).

2. Dieselavgifter

Øresundsbro Konsortiet har upprättat en säkerhetsprocedur för godkännande av rullande material (SP 6-01). Denna procedur anger, hur Konsortiet som infrastrukturförvaltare godkänner rullande materiel, som skall kunna trafikera Øresundsbro Konsortiets järnvägsanläggning med anledning de olika nationella kraven i Danmark och Sverige.

Den innehåller också de krav, som Konsortiet ställer på rullande materiel utifrån anläggningens speciella och delvis unika utformning.

Ett av kraven är att Konsortiets järnvägsanläggningar är byggd som en elektrifierad infrastruktur med möjlighet för begränsad dieseldrift. Obegränsad dieseldrift kan inte tillåtas, då detta inverkar negativt på passagerarkomfort och arbetsmiljö samt på Øresundstunnelns livslängd och funktionalitet. Utsläpp genom dieseldrift skall därför begränsas så mycket som möjligt.

För att begränsa driften med diesel förbehåller sig Øresundsbro Konsortiet rätten till att ta ut en dieselavgift, om omfattningen av dieseldriften överstiger det kravspecificerade driftsupplägget.

3. Elavgifter

Øresundsbro Konsortiet tillhandahåller elkraft för drivmotorström till tågdriften. Banedanmark inkasserar på uppdrag av Øresundsbro Konsortiets avgifter för elförbrukning på hela Øresundsbro Konsortiets infrastruktur-anläggning.



4. Böter och Bonus avtal

Øresundsbro Konsortiet ingår inga avtal med järnvägsföretag/operatörer innehållande böter och bonus och Øresundsbro Konsortiet ansvarar inte för ren förmögenhetsskada, vilket är särskilt motiverat av Järnvägens gränsöverskridande karaktär och de sammanhängande tekniska och organisatoriska implikationerna ej heller tillämplig på eventuell försening orsakad av Øresundsbro Konsortiet.

5. Särskild säkerhetsutbildning

Rutiner för utbildning av personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten prövas av Trafikstyrelsen i Danmark och Järnvägsstyrelsen i Sverige. Øresundsbro Konsortiet har utarbetat speciella regler för den personal som tjänstgör på tåg/jernbanekøretøjer.

6. Särskilda förutsättningar, teknisk utrustning

Övergripande krav framgår i Øresundsbro Konsortiets procedur SP 6-01 Godkännande av rullande materiel. Proceduren anger, hur Konsortiet som infrastrukturförvaltare godkänner rullande materiel, som skall kunna trafikera Konsortiets järnvägsanläggning. Proceduren innehåller också de krav, som Konsortiet ställer på rullande materiel. Det förutsätts också att den sökande inhämtar nödvändiga godkännanden från övriga aktuella Danska och Svenska myndigheter och infrastrukturförvaltare. Syfte med Svenskt Spårmedgivande/Dansk Overensstemmelseserklæring är att innan ett fordon får tas i trafik kräver Järnvägsstyrelsen/Trafikstyrelsen att berörd infrastrukturförvaltare har utfärdat ett spårmedgivande/Overensstemmelseerklæring för fordonet avseende fordonets säkerhetsmässiga samverkan med järnvägsinfrastrukturen.

ATC (Automatic Train Control)

Alla lokomotiv, tågsätt och styrvagnar skall vara försedda med kombinerat dansk/svenskt ATC (danskt ATC ZUB123SE, svenskt ATC L10040, ATC Bus, systemvalspanel och Safety Relay Unit samt Repeater Relay Board) enligt de ATC-certifikat som de tre infrastrukturförvaltarna, Banedanmark, Banverket och Øresundsbro Konsortiet har utfärdat.

Det skall dokumenteras att de i certifikaten beskrivna villkoren för användning blivit uppfyllda och att monteringsföreskrifterna har följts.

Kommunikationsutrustning (Tågradio)

Lok/tågsätt/styrvagnar skall vara försedda med både dansk och svensk tågradio, det vill säga MSR3 respektive GSM-R. I Sverige kallas GSM-R, MobiSIR som betyder, Swedish International Radio for Railways.

7. Krav utifrån särskilda tunnelförhållanden

Specifikt för Øresundsbro Konsortiets infrastruktur.

Rullande material skall vara särskilt utrustade med anledning av anläggningens utformning. Följande säkerhetsrelaterade funktioner skall finnas:

- a) Det skall från förarhytten vara möjligt att blockera nödbromsen – det vill säga sätta nödbromsen ur funktion (förbikoppling av nödbroms). Detta skall dock bara kunna ske i samband med aktivering av nödbromsen.
- b) Det skall finnas megafoner tillgängliga i alla personalkupéer. Megafonerna är avsedda för användning vid evakuering av tåget.
- c) Det skall finnas ett högtalarbaserat system för intern kommunikation till passagerarna i tåget.
- d) Det skall finnas ett system för intern kommunikation mellan tågpersonalen, inräknat lokföraren.
- e) Det skall i varje vagn finnas brandsläckare, som kan släcka brand i elektrisk utrustning, aptering och bagage. Brandsläckarna skall minst uppfylla kraven på EN3 typ13A.
- f) Det skall vara möjligt att stänga av lufttillförseln till tågets passageraravdelningar från såväl förarhytten som från en för tågpersonalen tillgänglig plats.
- g) Det skall tillgängliga för passagerarna finnas en folder, som beskriver förhållanden som rör tunnelsäkerhet inklusive evakueringsprocedurer.
- h) Krav för personal som skall fara eller vistas på Øresundsforbindelsen framgår av SP 7-01 som behandlar utbildning och instruktion. Kraven är utarbetade av Øresundsbro Konsortiets i relation till danska och svenska myndighetskrav.

Evakueringsmöjligheter

Passagerarna skall kunna evakueras på följande sätt i Øresundstunneln: Evakuering skall kunna ske till en nödgångbana som är placerad 550 mm över rälets överkant och med kanten 1850 mm från spårets mittlinje.

Lokförare

Grundläggande skall lokförare ha en giltig utbildning och licens till att framföra tåg i Danmark, respektive i Sverige.

Lokförare skall vara utbildade i Øresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsföreskrift.

Utbildningen skal omfatta alla delar av Trafiksäkerhetsföreskriften (TF), materialet skall genomgå detaljerat och kunskaperna skall verifieras genom ett kunskapsprov. Om lokföraren uteslutande skall framföra tåg kan avsnitten om arbetsfordon och underhållsarbete dock genomgå som orientering.



Med anledning av den binationella trafiken och de olika språkbruken skall lokförarpersonalen vara utbildade i en särskild språkkonvention. Utbildningen skall innehålla en genomgång av generella skillnader och likheter i danskt och svenskt språkbruk samt generella principer för kommunikation.

Utöver detta skall lokförare ges lokalkännedom (sträckningskendskab) och kunskap till Øresundsbro Konsortiets infrastruktursträcka enligt följande:

- Tunnelns utformning med 2 järnvägs- och 2 motorvägsrör.
- Tunnelns utrustning med diverse tekniska installationer (nödtelefoner, nöddörrar och belysning) och nyttjande av dessa.
- Räddningsvägar, nödutgångar och liknande.

Utbildningen skall vara såväl teoretisk som praktisk.

Lokförare skall dessutom undervisas i Øresundsbro Konsortiets procedur "Säkerhetsmässiga" händelser.

Ombordpersonal/Togpersonale

Grundläggande skall ombordpersonal/togpersonale ha en giltig utbildning som föreskrives av danska och svenska myndigheter.

Ombordpersonal/Togpersonale skall ha kunskap till Øresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsföreskrifts bilaga 4.

Ombordpersonal/Togpersonale skall vara utbildade i språkkonventionen. Utbildningen skall innehålla genomgång av generella skillnader och likheter i svensk och dansk språkbruk samt principerna för kommunikation (jämför trafiksäkerhetsföreskriftens bilaga 4). Undervisningsformen skall tillgodose behovet för att träna kommunikation i praxis.

8. Särskilda trafikeringsförhållanden

8.1 Trafikeringsavtal

För att få trafikera Øresundsbro Konsortiets spåranläggning krävs ett trafikeringsavtal (operatørsaftale). Avtalet träffas med järnvägsföretagen/operatören genom Banedanmark och Banverket på vägnar av Konsortiet.

8.2 Andra specifika villkor för trafikering Säkerhetsordning

Banedanmarks säkerhetsreglement – SR 1975 gäller på den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235.

Banverkets säkerhetsordning – BVF 900.3 gäller på den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795.

Øresundsbro Konsortiets trafiksäkerhetsföreskrift – TF gäller på hela sträckan. TF beskriver reglerna för passage över gränsen mellan den danska och den svenska delen av sträckan. Dessutom innehåller TF kompletterande regler för hela sträckan Kastrup – Lernacken.



8.3 Elsikkerhet

För sträckan gäller Konsortiets elsäkerhetsföreskrifter vari svensk elsäkerhetsinstruktion ingår. För hela Konsortiets anläggning gäller de svenska BVF 055 och den danska Fjernbane instruktion (FI).

8.4 Operativa regler

Dansk territorium

Den danska tidtabellsboken TKØ (Tjenstekøreplan Øst) och TKG (Tjenstekøreplan Godstog) gäller på den danska delen av sträckan mellan km 12,854 och km 18,235. Linjen är beskriven i TIB (Tjenstekøreplanens inledande bemärkningar).

Tillfälliga hastighetsnedsättningar meddelas i "La". Sent beslutade arbeten mm meddelas i "Rettelse til La". Dokumentet överlämnas till lokföraren innan färden påbörjas.

Tillåtna typer av fordonsrörelser vid passage av gränsen mellan de svenska och danska systemen är:

- Tåg (tog) högsta tillåtna hastighet är 180 km/t.
- Arbetsfordon (Arbejds køretøj) högsta tillåtna hastighet är 40 km/t.

All radiokommunikation skall utväxlas med RFC Kh (Regional Fjernstyringscentral København H). MSR-3 radion skall användas (UIC analog radio). Språket vid radiokommunikationen skall vara svenska eller danska. Danska benämningar på järnvägsobjekt ska användas.

Svensk territorium

Den svenska Tidtabellsboken gäller på den svenska delen av sträckan mellan km 18,235 och km 29,795. Linjen är beskriven i den svenska Linjeboken.

Tillfälliga hastighetsnedsättningar annonseras i "Tågorder". Lokföraren ska hämta ut tågordern från en terminal innan färden påbörjas.

Tillåtna typer av fordonsrörelser vid passage av gränsen mellan de svenska och danska systemen är:

- Tåg, högsta tillåtna hastighet är 200 km/t.
- Växling högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.

All radiokommunikation skall utväxlas med DLC (Driftledningscentralen) i Malmö. GSM-R radio skall användas. Språket vid radiokommunikationen skall vara svenska eller danska. Der ska använas Danska ord på järnvägsobjekt för Dansk systemdel och Svenska ord på järnvägsobjekt för svensk systemdel. För säkerhetskommunikation har det framtagits en särskild språkkonvention.



9. Särskilda procedurer och instruktioner

I följande av Øresundsbro Konsortiets procedurer och instruktioner beskrivs hanteringen av de säkerhetsmässiga förhållandena på Øresundbrons järnväg.

Dokument:

1. Øresundsbro Konsortiets Jernbaneafdelingen Järnvägsnätbeskrivning, Tågplan T07 (2006-12-10 - 2007-12-08)
2. Øresundsbro Konsortiets Trafiksäkerhetsföreskrift, TF
3. Øresundsbro Konsortiets SP 6-01, Godkännande av rullande materiel
4. Øresundsbro Konsortiets SP 7-01, Utbildning och instruktion
5. Øresundsbro Konsortiets SI 7-02, Olyckshantering
6. Øresundsbro Konsortiets SP 7-03, Säkerhetsmässiga händelser
7. Øresundsbro Konsortiets, SP 5-01 Planläggning och koordinering av färd i och invid spår
8. Øresundsbro Konsortiets, SI 7-05 Ordlista för gränsöverskridande järnvägstrafik

Aktuell information om dokumenten kan återfinnas på Øresundsbro Konsortiets webbplats:

<http://osb.oeresundsbron.dk/documents/document.php?obj=3165>

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 10, Appendiks 2

Bilag 11

Ophør

Februar 2007

Indhold

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 2 | Generelle forpligtelser | 4 |
| 2.1 | Oplysninger til brug for næste udbud af trafikken | 4 |
| 2.2 | Besigtigelser | 5 |
| 2.3 | Operatørens opfyldelse af samtlige forpligtelser | 5 |
| 2.4 | Øvrige forhold | 6 |
| 3 | Overdragelse af materiel og faciliteter | 7 |
| 3.1 | Overdragelse af materiel | 7 |
| 3.2 | Overdragelse af lejede faciliteter | 7 |
| 4 | Forhold vedrørende personale | 8 |
| 4.1 | Forpligtelser i relation til refusionsopgørelse for løn mv. i forbindelse med overgang af personale ved ophør | 8 |
| 5 | Reguleringer | 9 |
| 5.1 | Efterregulering af andel af billetindtægter | 9 |
| 5.2 | Efterregulering af bonus og bod for Passagerudvikling | 9 |
| 5.3 | Kundetilfredshedsundersøgelser | 9 |

1 Indledning (U)

I det følgende beskrives de forpligtelser, som påhviler Operatøren i forbindelse med ophør af nærværende Kontrakt og forberedelsen af det næste udbud af nærværende trafikopgave.

2 Generelle forpligtelser (U)

Ved Kontraktens ophør overdrages opgaverne og tilknyttede informationer og data til Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand.

Oplysningerne vil bl.a. blive anvendt i forbindelse med Trafikstyrelsens udarbejdelse af udbudsmateriale i forbindelse med et fornyet udbud af opgaven og skal derfor overdrages Trafikstyrelsen i forbindelse med udarbejdelsen af det nye udbudsmateriale.

Operatøren er forpligtet til at bistå den næste operatør i forbindelse med dennes behov, for at sikre en problemfri forberedelse af driftsstarten, og Operatøren skal medvirke aktivt og positivt i overdragelsesforretningen, således at denne kan foregå sikkert, smidigt og uden gener for passagererne.

Operatøren er også forpligtet til udførligt at informere den næste operatør om alle samarbejdsaftaler med tredjepart, som har relevans for den næste operatørs drift.

Overdragelsesplan

Umiddelbart efter indgåelse af Kontrakt mellem Trafikstyrelsen og den næste operatør, skal Operatøren udarbejde en overdragelsesplan i samarbejde med Trafikstyrelsen og den næste operatør.

Overdragelsesplanen skal omfatte alle aktiviteter, som er nødvendige for at sikre en problemfri overdragelse, og dermed sikre den efterfølgende operatørs mulighed for uhindret at afvikle den udbudte trafik i fuldt omfang fra den første dag.

Overdragelsesplanen skal bl.a. angive centrale milepæle i overdragelsen. I den forbindelse skal Operatøren bl.a. bidrage til en beskrivelse af håndteringen af perioden 1 måned før den efterfølgende operatørs driftsstart samt 2 uger efter den efterfølgende operatørs driftsstart i overdragelsesplanen med henblik på en gradvis afvikling af aktiviteter i de af Operatøren lejede faciliteter. Derudover skal milepæle for eventuel overdragelse af personale bl.a. også fremgå af overdragelsesplanen.

Planen skal fremsendes til Trafikstyrelsen senest 6 måneder inden den efterfølgende operatørs driftsstart.

2.1 **Oplysninger til brug for næste udbud af trafikken (U)**

Operatøren er forpligtet til at stille samtlige informationer om trafikale forhold og oplysninger om udførelsen af driften som er specifikke for de pågældende ruter, og som alene er i Operatørens besiddelse, samt alle øvrige informationer og data der er nødvendige for Trafikstyrelsens planlægning og gennemførelse af et fornyet udbud til rådighed for Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand.

Det er Trafikstyrelsen der afgør, hvilke oplysninger, som er nødvendige for planlægning og gennemførelse af et fornyet udbud.

Operatøren skal derudover virke aktivt og positivt ved tilvejebringelse af relevante supplerende oplysninger som måtte vise sig nødvendige ved et udbud af opgaven, herunder til besvarelse af skriftlige spørgsmål fra tilbudsgivere via Trafikstyrelsen.

Oplysningerne skal stilles vederlagsfrit til rådighed for Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand.

Oplysningerne skal fremsendes til Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand på dennes anmodning, og Operatøren indestår for oplysningernes rigtighed.

Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at alle henvendelser til Operatøren om oplysninger i forbindelse med et fornyet udbud af nærværende trafikopgave foretages på en sådan måde at der i forbindelse med indhentning af informationer og andre data fra Operatøren ikke efterfølgende kan stilles spørgsmål til Operatørens habilitet i forbindelse med et udbud af nærværende trafikopgave.

Trafikstyrelsen er samtidig ansvarlig for, at oplysningerne anvendes på en sådan måde, at der sikres ligebehandling af ansøgere og tilbudsgivere ved et udbud af nærværende trafikopgave, og at Operatørens egentlige forretningshemmeligheder ikke røbes til tredjemand

2.2 Besigtigelser (U)

Trafikstyrelsen, dets rådgivere og prækvalificerede operatører skal have adgang til at foretage besigtigelser, opmålinger, prøvekørsel mv. af alle faciliteter af de lejede bygningsanlæg, stationer, terminaler, klargøringsanlæg, installationer og udstyr m.v. som led i gennemførelsen af et udbud af nærværende trafikopgave henholdsvis udarbejdelse af tilbud.

Besigtigelser skal foregå uden ulemper for den daglige drift.

De nærmere procedurer for besigtigelser med videre aftales mellem Trafikstyrelsen og Operatøren i hvert enkelt tilfælde. Der lægges i den forbindelse op til i muligt omfang at tilrettelægge samlede besigtigelsesarrangementer for de prækvalificerede operatører.

2.3 Operatørens opfyldelse af samtlige forpligtelser (U)

Operatøren hæfter ved Kontraktophør over for Trafikstyrelsen eller en af Trafikstyrelsen udpeget tredjemand for opfyldelse af samtlige forpligtelser, der påhviler Operatøren indtil overdragelsestidspunktet.

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

Krav, der rejses mod Operatøren efter overførslen af nærværende trafikopgave til Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand, men som vedrører forhold, der er opstået i Kontraktperioden, er Operatøren forpligtet til at holde Trafikstyrelsen eller en af denne udpegede tredjemand skadesløs for.

Krav, der rejses mod Operatøren eller den næste operatør efter overdragelsen, men som vedrører forhold, der er opstået inden kontraktens ikrafttræden, er den næste operatør uvedkommende, og Operatøren er forpligtet til at holde den næste operatør skadesløs for ethvert krav i forbindelse hermed. Den næste operatør vil blive forpligtet til straks at gøre Operatør opmærksom på sådanne krav.

2.4 Øvrige forhold (U)

Ved ophør af nærværende Kontrakt er Operatøren forpligtet til at fjerne eventuelt medbragt materiel fra Banedanmarks strækninger, med mindre det ved salg eller udlejning er sikret fortsat anvendelse i udbudt eller fri trafik på disse strækninger.

Yderligere forhold i relation til ophør af denne Kontrakt aftales mellem Trafikstyrelsen og Operatøren i rimelig tid inden Kontraktens ophør.

Operatøren er forpligtet til at indlede forhandlinger herom med Trafikstyrelsen inden dennes beslutning om udvidelse af driftsfasen i optionsperioden.

3 Overdragelse af materiel og faciliteter (U)

Operatøren skal sikre, at kontrakterne om leje og brug af faciliteter og materiel afsluttes på en sådan måde, at Operatørens trafik kan opretholdes i fuldt omfang i henhold til Kontrakten indtil ophørstidspunktet og at en eventuel ny operatør uden forsinkelse og gener vil kunne overtage driften heraf.

3.1 Overdragelse af materiel (U)

De af DSB lejede togsæt skal tilbageleveres samtidig med ophør af nærværende Kontrakt. Såfremt trafikken og det lejede materiel efter Kontraktens udløb overgår til anden part, må Operatøren i en periode på op til 6 måneder før Kontraktens udløb være indstillet på af hensyn til den efterfølgende operatørs forberedelser at afgive op til 2 togsæt af hver materielttype, dog kun i weekender og på helligdage samt mandag-fredag i tidsrummet mellem kl. 19 og 04.

Den efterfølgende operatør betaler ikke leje for anvendelse af disse togsæt. Under den efterfølgende operatørs forberedelsesperiode har Operatøren fortsat ansvar for at varetage al vedligeholdelse og klargøring på de afgivne togsæt. Operatøren kan få godtgjort sine udgifter hertil af den efterfølgende operatør på grundlag af et erfaringsmæssigt fastsat nøgletal pr kørt togsætkm og har desuden ret til at opkræve betaling af den efterfølgende operatør for dennes forbrug af kørestrøm på grundlag af et erfaringsmæssigt fastsat nøgletal pr kørt togsætkm.

De nævnte nøgletal skal godkendes af Trafikstyrelsen.

3.2 Overdragelse af lejede faciliteter (U)

De af DSB lejede vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter skal tilbageleveres samtidig med ophør af nærværende Kontrakt. Såfremt trafikken efter Kontraktens udløb overgår til anden part, må Operatøren i en periode på op til 6 måneder før Kontraktens udløb være indstillet på af hensyn til den efterfølgende operatørs forberedelser at give denne en begrænset adgang til de af DSB lejede vedligeholdelsesfaciliteter i weekender og på helligdage samt mandag-fredag i tidsrummet mellem kl. 19 og 04.

Operatøren modtager ingen betaling for den efterfølgende operatørs adgang til vedligeholdelsesfaciliteterne som foran nævnt.

4 Forhold vedrørende personale (U)

Med en overdragelse af trafikken vil der skulle ske en overdragelse af medarbejdere fra Operatøren til den næste operatør som får kontrakt på nærværende trafikopgave. For overenskomstansattes vedkommende vil denne overdragelse ske i overensstemmelse med virksomhedsoverdragelsesloven.

Operatøren er forpligtet til at overdrage Trafikstyrelsen eller en af denne udpeget tredjemand alle informationer om medarbejderne, deres løn og øvrige ansættelsesforhold mv., som er relevante i forbindelse med forberedelsen af det næste udbud af nærværende trafikopgave.

4.1 Forpligtelser i relation til refusionsopgørelse for løn mv. i forbindelse med overgang af personale ved ophør (U)

Med overdragelsestidspunktet som skæringsdag skal der udfærdiges sædvanlig refusionsopgørelse.

Saldoen berigtiges kontant på anfordring.

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

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

Derudover berigtiger 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.

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

5 Reguleringer

5.1 Efterregulering af andel af billetindtægter (U)

Hvis Kontrakten ophører i 1. eller 2. kvartal modtager Operatøren en forholds- mæssig del, baseret på det antal dage Kontrakten har været aktiv, af den andel af billetindtægterne han modtog for det foregående kalenderår.

Hvis Kontrakten ophører i 3. eller 4. kvartal beregnes Operatørens andel af billet- indtægterne af den andel af billetindtægterne der tilfalder Trafikstyrelsen for hele kalenderåret multipliceret med det antal dage Kontrakten har været aktiv i året di- videret med 365.

5.2 Efterregulering af bonus og bod for Passagerudvikling (U)

Hvis Kontrakten ophører i 1. eller 2. kvartal modtager Operatøren en forholds- mæssig del, baseret på det antal dage Kontrakten har været aktiv, af den bonus el- ler bod for passagerudviklingen han modtag for det foregående kalenderår.

Hvis Kontrakten ophører i 3. eller 4. kvartal beregnes Operatørens bonus/bod som det antal dage Kontrakten har været aktiv i året, divideret med 365 og multipliceret med den bonus eller bod for passagerudviklingen i det pågældende år, der ville være blevet reguleret med, hvis Kontrakten havde været gældende hele kalender- året.

5.3 Kundetilfredshedsundersøgelser (U)

Hvis Kontrakten ophører i 1. kvartal reguleres bod/bonus for kundetilfredshed i det kvartal i henhold til kundetilfredshedsundersøgelsen for andet halvår i det fo- regående kalenderår. Hvis Kontrakten ophører i 2. kvartal udføres en kundetil- fredshedsundersøgelse dækkende 1. og (en del af) 2. kvartal som anvendes til bo- nus eller bod regulering for kundetilfredsheden for denne periode. Hvis Kontrak- ten ophører i 3. eller 4. kvartal forholdes tilsvarende.

I forbindelse med kontraktophør er Operatøren forpligtet til at medvirke til gen- nemførelse af en supplerende kundeundersøgelse, som måtte indgå i en eventuel kommende operatørs forberedelsesarbejde inden overtagelse. Den praktiske gen- nemførelse af en sådan supplerende undersøgelse finansieres af Trafikstyrelsen. I forbindelse med kontraktophør har Trafikstyrelsen ret til at stille resultater af gen- nemførte kundetilfredshedsundersøgelser til rådighed for eventuelle tilbudsgivere.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 11, Ophør

Bilag 12

Organisation og samarbejde

November 2006

Indhold

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 2 | Organisation | 4 |
| 2.1 | Generelt | 4 |
| 2.2 | Operatørens organisation | 4 |
| 2.2.1 | Sprogkrav | 5 |
| 2.3 | Organisationsbeskrivelse | 5 |
| 2.3.1 | Organisation i Forberedelsesperioden | 5 |
| 2.3.2 | Organisation i Driftsperioden | 6 |
| 3 | Samarbejde og kvalitetssikring | 7 |
| 3.1 | Samarbejde med Trafikstyrelsen | 7 |
| 3.2 | Generelle krav til kvalitetssikring og samarbejde | 7 |
| 3.2.1 | Kvalitetssikring | 7 |
| 3.2.2 | Samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Operatøren | 7 |
| 3.2.3 | Samarbejde mellem operatøren i Sverige og operatøren i Danmark | 8 |
| 4 | Rapportering | 9 |
| 4.1 | Generelle krav (U) | 9 |
| 4.2 | Udformning | 9 |

Appendiks 1

Rapportering

1 Indledning

I bilaget redegøres for krav til Operatørens oprettelse af en organisation og krav til samarbejde og kvalitetssikring i kontraktforløbet.

I bilaget stilles krav om, at tilbudsgiver skal vedlægge sit tilbud en beskrivelse med forslag til operatørorganisation, som sikrer effektivitet i opgaveløsningen i hele kontraktperioden, såvel i forberedelsesperioden som i den efterfølgende driftsperiode.

I bilaget redegøres endvidere for kravene til Operatøren om deltagelse i en møderække, som oprettes dels som et kontaktforum for Trafikstyrelsen og Operatøren, og dels som et led i Trafikstyrelsens opfølgning af Operatørens forvaltning af den nærværende trafikkontrakt.

I appendiks 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 over for Trafikstyrelsen.

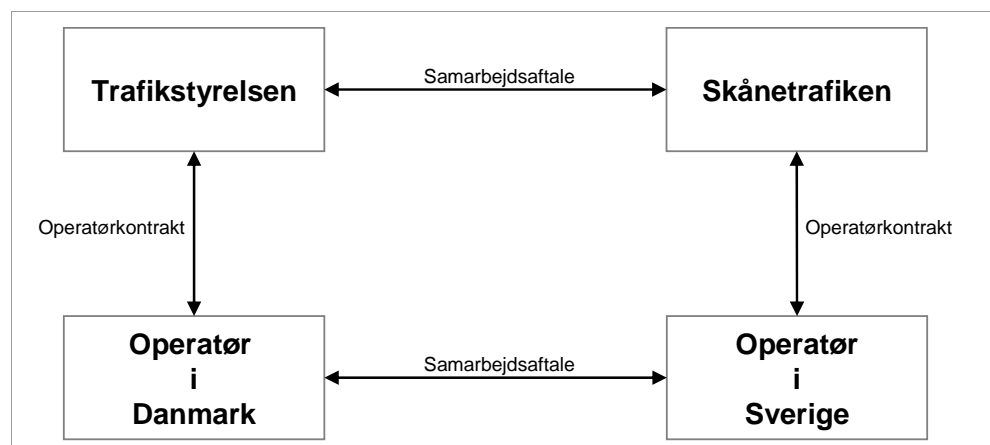
2 Organisation

2.1 Generelt

Nærværende Kontrakt er koordineret med trafikopgaven i Sverige og de to trafikopgaver har henholdsvis Skånetrafiken og Trafikstyrelsen som udbudsmyndighed.

I nedenstående figur 1 er vist på hvilken måde, operatørerne af trafikken er indbyrdes forbundet og organiseret i forhold til Trafikstyrelsen og Skånetrafiken.

Figur 1. Organisation



Figuren illustrerer den indbyrdes organisatoriske placering af operatørerne vedrørende togtrafikken over Øresund.

Trafikstyrelsen og Skånetrafiken har indgået en samarbejdsaftale vedrørende togtrafikken omkring Øresund.

Tilsvarende etableres et samarbejde mellem Operatøren og Skånetrafikens operatør. Samarbejdet etableres på baggrund af udkast til samarbejdsaftale som nærmere beskrevet i bilag 4.

Derudover er der indgået denne Kontrakt med Operatøren tilsvarende som Skånetrafikens indgår kontrakt med Skånetrafikens operatør.

Det følgende regulerer alene forholdet mellem Trafikstyrelsen og Operatøren.

2.2 Operatørens organisation

Operatøren skal indestå for, at nærværende trafikopgave udføres som fastlagt i denne Kontrakt og bl.a. afvikles med høj standard, og til sikring af dette forudsættes det, at Operatøren etablerer en organisation til styring og håndtering af de nødvendige opgaveløsninger, herunder styring af leverancer fra underleverandører.

Operatørorganisationen skal omfatte alle nødvendige personaleressourcer til at opfylde Kontraktens bestemmelser, herunder håndtering af planlægning og administration.

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.

Operatøren skal til ethvert tidspunkt kunne dokumentere opdaterede fall back procedurer, herunder dokumentere den nødvendige back up for nøglepersoner i organisationen.

Organisationen skal sikre effektivitet i de nødvendige arbejdsgange, og organisationen skal være robust og bemanded med en erfaren og kompetent ledelse. Der skal endvidere under alle forekommende driftsforhold indarbejdes klart definerede og entydige kommunikations- og kommandolinier, som samtlige berørte ansatte i Operatørens organisation skal gøres fortrolige med.

2.2.1 Sprogkrav

Jf. pkt. 3.2.2 er arbejds sproget mellem Trafikstyrelsen og Operatøren som udgangspunkt dansk. Jf. bilag 7, pkt. 5.3 skal Operatørens servicepersonale i toget kunne betjene passagerne på dansk.

Operatøren skal herudover generelt kommunikere med passagerer og offentligheden i øvrigt på dansk.

2.3 Organisationsbeskrivelse

2.3.1 Organisation i Forberedelsesperioden

12.1

Tilbudsgiver skal i sit tilbud udførligt redegøre for, på hvilken måde organisationen til varetagelse af Forberedelsesperiodens gennemførelse etableres og opbygges, således at forberedelsernes gennemførelse er effektiv og målrettet samtidig med, at der er størst mulig sikkerhed for, at alle nødvendige forberedelser til en problemfri trafikafvikling i driftsperioden er behandlet og tilendebragt.

Redegørelsen skal beskrive såvel de nødvendige og hensigtsmæssige organisatoriske funktioner som kravene til bemanning af de pågældende funktioner, tilbudsgivers forslag til bemanning (antal og kompetencer) af organisationens nøglefunktioner, samt oplysninger om konkrete personer der vil indgå i organisationen i forberedelsesperioden. Organisationens interne struktur skal fremgå af redegørelsen.

Det skal endvidere fremgå, hvordan tilbudsgiver vil samarbejde med Skånetrafikens operatør i forberedelsesfasen.

Det skal af tilbudsgivers løsningsbeskrivelse fremgå, at tilbudsgiver er opmærksom på behovet for, at organisationen til varetagelse af forberedelsesperiodens gennemførelse er aktivt medvirkende til sikring af en problemfri drift i den første tid efter driftsstart, og det skal således af beskrivelsen fremgå på hvilken måde tilbudsgiver planlægger den organisatoriske håndtering af overgangen fra forberedelsesperioden til driftsperioden.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, at organisationen vurderes at bidrage til at understøtte og sikre fremdriften i forberedelsesperiodens aktiviteter samt bidrager til en problemfri driftsstart.

2.3.2 Organisation i Driftsperioden

12.2

Tilbudsgiver skal i sit tilbud udførligt redegøre for sin påtænkte organisation i driftsperioden. I redegørelsen skal oplyses om arbejdsgange og interne procedurer i operatørorganisationen.

Redegørelsen skal i tilbuddet knyttes sammen med en beskrivelse af tilbudsgivers forslag til en operatørorganisation, og skal som minimum omfatte:

- Organisationsplan med beskrivelse af nøglefunktioners opgaver og kompetencekrav til ansættelse i disse funktioner.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens organisation på baggrund heraf kan forventes, på kompetent vis, at kunne leve op til kontraktens krav og i det hele taget levere god kvalitet.

- Organisering af sikkerhed og sikkerhedspolitik.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om Operatørens håndtering af sikkerhedsspørgsmål og sikkerhedspolitik kan bidrage til at reducere risikoen for uheld og ulykker.

- Hvordan tilbudsgiver på organisatorisk niveau vil samarbejde med Skånetrafikens operatør i driftsperioden.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens samarbejde med Skånetrafikens operatør – for så vidt angår andre emneområder end de der specifikt er omtalt i øvrige bilag – kan forventes at bidrage til at sikre, at Operatøren kan leve op til kontraktens krav og i det hele taget levere god kvalitet.

- Iværksættelse af tiltag vedrørende etablering og opretholdelse af kontaktflade til operatørens omgivelser som f.eks. myndigheder, kommuner, trafikskaber og pendlerforeninger.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens kontakt til de nævnte interessenter kan bidrage til at tilvejebringe relevante input til forbedringer af den tilbudte service, til at skabe offentlig forståelse for udformningen af den tilbudte service og i det hele taget til at skabe kundetilfredshed og tiltrække passagerer.

3 Samarbejde og kvalitetssikring

3.1 Samarbejde med Trafikstyrelsen

Operatøren skal til støtte for sin opgavestyring i forbindelse med Kontrakten samt til brug for Trafikstyrelsens kontraktopfølgning indgå i et samarbejde med Trafikstyrelsen.

Operatøren og Trafikstyrelsen skal deltage i samarbejdet med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning.

3.2 Generelle krav til kvalitetssikring og samarbejde

3.2.1 Kvalitetssikring

Operatøren skal indføre et kvalitetssikringssystem.

Trafikstyrelsen har i hele kontraktperioden ret til at sikre sig, at Operatørens kvalitetssikringssystem(-er) som anført i bilag 15, er implementeret og finder tilfredsstillende anvendelse ved bl.a. at gennemføre tilsyn hos Operatøren.

Operatøren skal dokumentere, at kvalitetssikringssystemets retningslinier følges, samt at der løbende følges op på de afvigelser/resultater, som anvendelsen af kvalitetssikringssystemet udviser.

Trafikstyrelsen har på ethvert tidspunkt ret til at forlange dokumentation for gennemførte kvalitetssikringsaktiviteter udleveret, og ret til at kræve kvalitetssikringsaktiviteterne suppleret eller gentaget, hvis Trafikstyrelsen finder dem utilstrækkelige.

12.3 Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive kvalitetssikringssystemet til brug for opfyldelse af Kontrakten. Beskrivelsen skal indeholde angivelse af hvilke områder der omfattes af systemet samt en detaljeret angivelse af kvalitetssikringssystemets indhold. Videre skal beskrivelsen nærmere angive de forventede tidsterminer for implementeringen af kvalitetssikringssystemet opdelt på hvert enkelt område.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om Operatørens forventede kvalitetssikringssystemer i tilstrækkeligt omfang understøtter den kvalitet som forventes leveret i henhold til nærværende Kontrakt. Der vil blive lagt vægt på en hurtig, men dog realistisk implementeringsplan.

3.2.2 Samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Operatøren

Arbejdssproget er som udgangspunkt dansk. Andet kan dog aftales mellem Trafikstyrelsen og Operatøren.

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.

Operatøren skal deltage med en positiv, samarbejdende 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.

Møderne afholdes en gang om måneden medmindre Trafikstyrelsen beslutter andet.

Trafikstyrelsen fastlægger dagsorden og skriver referat fra kontaktmøderne.

Møderne planlægges således at Operatørens månedlige statusrapporter jf. bilag 9, pkt. 3.2 behandles. Herudover kan Trafikstyrelsen og/eller Operatøren bringe ethvert emne de måtte finde påkrævet, op.

Operatøren skal redegøre for tiltag til imødegåelse af en negativ udvikling i et eller flere driftsmæssige forhold, som præsenteres i disse rapporter.

Operatøren skal i øvrigt besvare alle henvendelser fra Trafikstyrelsen, herunder henvendelser til brug for minister eller Folketinget, inden for de af Trafikstyrelsen fastsatte frister.

3.2.3 Samarbejde mellem operatøren i Sverige og operatøren i Danmark

Nærværende trafikopgave skal, som det også fremgår af pkt. 2.1, løses i koordinat ion med Skånetrafikens operatør, og det er Operatørens pligt at indgå en samarbejdsaftale jf. bilag 4.

Det er ligeledes Operatørens pligt at bringe emner med relation til samarbejdet om den grænseoverskridende trafik mellem Sverige og Danmark til drøftelse og behandling på rækken af kontaktmøder.

Operatøren er endvidere forpligtet til at deltage i eventuelle fællesmøder med Trafikstyrelsen, Skånetrafiken og Skånetrafikens operatør.

4 Rapportering

4.1 Generelle krav (U)

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 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, samt dels at emner, som eventuelt måtte udløse behov for en korrigerende aktivitet, straks bringes til Trafikstyrelsens kendskab.

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.

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.

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 Transport- og Energiministeriet i øvrigt, i den overordnede trafikplanlægning, og i den publikumsvendte sagsbehandling samt i øvrige politiske sammenhænge. Som det fremgår af appendiks 1 er der dog visse af oplysningerne, som ikke vil blive offentliggjort.

4.2 Udformning

I forberedelsesperioden skal Operatøren i samarbejde med Trafikstyrelsen fastlægge det endelige indhold og udformning af rapporteringen.

Operatøren er indforstået med uden ekstra vederlag at tilpasse den foreskrevne rapporterings form og indhold, så den modsvarer Trafikstyrelsens behov.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

**Bilag 12, Organisation
og samarbejde**

Bilag 12
Appendiks 1
Rapportering

December 2006

Indhold

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Rapportering | 3 |
| 1.1 | Indledning | 3 |
| 1.2 | Oversigt over krav til rapportering til Trafikstyrelsen | 3 |
| 1.3 | Uddybning af rapporteringskrav | 6 |
| 1.3.1 | Kundetilfredshed, jf. pkt. 27 | 6 |
| 1.3.2 | Indtægter der udelukkende tilfalder Operatøren, jf. pkt. 22 | 6 |
| 1.4 | Rapportering fra Trafikstyrelsen til Operatøren | 7 |
| 1.4.1 | Passagerudvikling i forberedelsesperioden | 7 |
| 1.4.2 | Passagerudvikling i driftsperioden | 7 |
| 1.4.3 | Billetindtægter | 7 |
| 1.4.4 | Kundetilfredshedsundersøgelser | 7 |
| 1.5 | Dagbøder ved mangelfuld rapportering fra Operatøren | 7 |

1 Rapportering

1.1 Indledning

Operatøren skal levere en række oplysninger til Trafikstyrelsen. Pkt. 1.2 giver en oversigt over hvilke oplysninger, der skal rapporteres. I pkt. 1.3 er for enkelte emneområder mere uddybende beskrevet hvilke oplysninger Operatøren skal levere. I pkt. 1.4 er beskrevet hvilke oplysninger Trafikstyrelsen leverer til Operatøren. Pkt. 1.5 indeholder en beskrivelse af bod for mangelfuld rapportering.

1.2 Oversigt over krav til rapportering til Trafikstyrelsen

Med mindre andet specifikt er angivet omhandler rapporteringskravet kun Operatørens virksomhed og den trafik der er omfattet af kontrakten.

Med mindre andet specifikt er angivet er leveringsfrist som følger:

- Data der leveres månedligt: 10 arbejdsdage efter månedens afslutning.
- Data der leveres kvartalsvis eller halvårligt: 15 arbejdsdage efter periodens afslutning.
- Data der leveres årligt: 30 arbejdsdage efter årets afslutning.

Tabel 1. Rapporteringskrav – Operatøren skal rapportere følgende til Trafikstyrelsen

| ID | Krav | Henvisning | Offentliggøres | Hyppighed for rapportering |
|----|---|--------------------------|----------------|----------------------------|
| 1 | Passagertællinger i togene. Kravet er beskrevet i bilag 8, appendiks 2. | Bilag 2, 7 og 8 | Ja | Månedlig |
| 2 | Antal præsterede togsæt-km og tog-km opdelt på Grundpakke 1 og Grundpakke 2, samt aftalte tillægspakker og ekstra togafgange i Operatørens trafik (Operatørens kørsel udover belægningskravene samt kørsel med tomt materiel (til/fra værksted, klargøring, vendespor mm) må ikke medregnes). | Bilag 2, pkt. 6.4 | Ja | Månedlig |
| 3 | Antal præsterede togminutter opdelt på aftalte henholdsvis ekstra og færre togafgange samt ekstra ad hoc togafgange. Opgørelsen opdeles på togafgange, der krydser Øresund og togafgange der ikke krydser Øresund, samt opdeles på de 4 tidsrum, der er angivet i bilag 2, pkt. 6.3. | Bilag 2, pkt. 6.3 og 4.2 | Nej | Månedlig |

| | | | | |
|----|---|-------------------------------|-----|---|
| 4 | Kørsel med flere togsæt pr. Øresundstog end belægningskrav berettiger til som følge af behov nord for Malmö. Rapporteres med hensyn til tognummer og tidsperiode samt opdelt på ugedage. | Bilag 2, pkt. 5.2.2 | Nej | Månedlig |
| 5 | Realiseret oprangering, dvs. faktisk gennemført oprangering af antal togsæt, eventuelle vogne, fordelt på typer på alle gennemførte tognumre i den forløbne måned. Rapporteringen skal opdeles på henholdsvis Grundpakke 1, Grundpakke 2 samt aftalte tillægspakker og aftalte ekstra togafgange. Desuden rapporteres oprangeringen for gennemførte ad-hoc togafgange og for togafgange i en særkøreplan. | Bilag 2, pkt. 6.4, 4.2 og 4.3 | Nej | Månedlig |
| 6 | Realiserede belægningsgrader, målt i % for hver enkelt togafgang i normalkøreplanen og hver ugedag for sig. Beregningen opgøres for hver af de 4 delstrækninger som gennemsnit af de senest forløbne hele 3 måneder, på grundlag af passagertællingerne, jf. ID 1, og den realiserede oprangering, jf. ID 5. | Bilag 2 | Ja | Månedlig |
| 7 | Særkøreplan: Oplysninger om afviklet særkøreplan (selve særkøreplanen, beskrivelse af hvornår og hvordan den er varslet (skal på forlangende kunne dokumenteres), beskrivelse af årsag til særkøreplan samt i hvilket omfang erstatningstransport er (planlagt) etableret. Desuden grov vurdering af belægningsgrader for afviklede erstatningstransporter.) | Bilag 2, pkt. 4.3 | Nej | Inden udløb af en gennemført særkøreplan. |
| 8 | Særkøreplan: Realiserede belægningsgrader for togafgange i den periode, særkøreplaner har været gældende (efter samme princip som beskrevet for normalkøreplanen i ID 6) samt evaluering af afviklet særkøreplan. | Bilag 2, pkt. 4.3 | Nej | Månedlig, efter behov |
| 9 | Evaluering af afviklet togtrafik i forbindelse med akut opståede større hændelser. | Bilag 2, pkt. 4.4 | Nej | Månedlig, efter behov |
| 10 | Evaluering af erstatningstransport ved akut opståede større hændelser (årsag, anvendte transportmidler, frekvens og grov vurdering af belægningsgrader) | Bilag 2, pkt. 4.4.2 | Nej | Månedlig, efter behov |
| 11 | Ethvert tilfælde, hvor rullende materiel, der udvendigt er bemalet med graffiti, har været anvendt i drift og herunder redegøre for nødvendigheden her af. | Bilag 3, pkt. 2.3 | Nej | Månedlig |

| | | | | |
|----|---|--------------------------|-----|----------------------------|
| 12 | Omsætning fra kort og billetter nedbrudt på billettyper og salgskanaler. | Bilag 7, pkt. 2.7 | Ja | Månedlig |
| 13 | Rettidighed opdelt på Rettighed Operatør døgn, Rettighed Operatør myldretid, Rettighed Total og aflyste ankomster | Bilag 8 | Ja | Månedlig |
| 14 | Antal påvirkede tog i alt fordelt på ansvarlig: 1) Banedanmark (eksklusiv øvrige operatører), 2) Operatøren, 3) Øvrige operatører 4) forsinkelser/aflysninger fra Sverige og 5) udefrakommende hændelser. | Bilag 8 | Ja | Månedlig |
| 15 | Liste over hændelser som har ført til påvirkede tog, som Operatøren er ansvarlig for, fordelt på årsagskoder og overordnet type af hændelse. | Bilag 2 & 8 | Ja | Månedlig |
| 16 | Liste over hændelser som har ført til påvirkede tog fra Sverige fordelt på overordnet type af hændelse i Sverige. Leveres senest 20 arbejdsdage efter månedens udgang. | Bilag 2 & 4, appendiks 1 | Ja | Månedlig |
| 17 | Overordnet redegørelse for hvilke kundeklager og –forslag som operatøren har modtaget, herunder på hvilken vis Operatøren har forholdt sig til henvendelserne. På Trafikstyrelsens forlangende skal Operatøren udlevere såvel henvendelse som svar. | Bilag 7 og 8 | Nej | Kvartalsvis |
| 18 | Omløbsplaner, dvs. planlagt oprangering af antal togsæt, evt. vogne fordelt på typer på hvert tognummer. | Bilag 2, pkt. 5.3.1 | Nej | Når nye planer foreligger, |
| 19 | Antal præsterede togminutter og togsætkm pr litra fordelt på togsystemer | Bilag 3 | Nej | Årligt |
| 20 | En redegørelse for virksomhedens personalepolitik og dens udmøntning, herunder bl.a. statistik over sygefravær og personaleomsætning. | Bilag 6 | Nej | Årligt |
| 21 | Dokumentation for opfølgning på markedsføringsprogram | Bilag 7 | Nej | Årligt |
| 22 | Indtægter der udelukkende tilfalder Operatøren. Kravet uddybes i pkt. 1.3.2 | Bilag 7 | Nej | Årligt |
| 23 | Lønudgifter, timenormer og antal årsværk for hver af følgende kategorier: lokomotivførere, togpersonale, værkstedspersonale, klargøringspersonale, salgspersonale, administrativt personale og øvrigt personale. | | Nej | Årligt |
| 24 | Årlige omkostninger til løn, vedligeholdelse (pr litra), klargøring, energiforbrug (pr litra), billetsalg, administration og øvrige. | | Nej | Årligt |

| | | | | |
|----|--|---------|-----|-------------|
| 25 | Redegørelse for samarbejde med relevante tog- og trafikskaber, kommuner og pendlerrepræsentanter. | | Nej | Årligt |
| 26 | Årsberetning og årsregnskab. Skal leveres umiddelbart efter offentliggørelse. | | Nej | Årligt |
| 27 | Handlingsplan for forbedring i tilfælde af bl.a. markant forværring af kundetilfredsheden. Kravet uddybes i pkt. 1.3.1 | Bilag 8 | Nej | Efter behov |

Kvartalsvise rapporteringer skal også indeholde månedstal for perioden.

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.

Data af talmæssig karakter skal sendes til Trafikstyrelsen i elektronisk form (MS Excel eller MS Access forudsat at ikke andet format er aftalt med Trafikstyrelsen)

Ved online-adgang skal det være muligt for Trafikstyrelsen selv at udtrække og gemme data med henblik på Trafikstyrelsens videre bearbejdning af informationerne. Hvad angår oplysninger som Trafikstyrelsen får on-line adgang til, kan Operatøren efter aftale med Trafikstyrelsen undlade rapportering.

1.3 Uddybning af rapporteringskrav

1.3.1 Kundetilfredshed, jf. pkt. 27

I tilfælde af en markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på enkeltparametre i forhold til tidligere målinger eller i tilfælde af, at kundetilfredshedsundersøgelsen afspejler stor utilfredshed på enkeltparametre, skal Operatøren overfor Trafikstyrelsen redegøre for, hvilke tiltag målingen giver Operatøren anledning til at iværksætte senest 3 måneder efter fremsendelsen af kundetilfredshedsundersøgelsens resultat.

En markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på enkeltparametre, som vil fordrer en redegørelse fra Operatørens side foreligger, dersom tilfredsheden falder med 2,00 point eller derover på den viste 0-10 skala fra en undersøgelse til den næste. En redegørelse fordres også i tilfælde, hvor enkeltparametre opnår en tilfredshedsgrad på 5,00 eller derunder.

1.3.2 Indtægter der udelukkende tilfalder Operatøren, jf. pkt. 22

Operatøren skal aflægge årlig rapport for de særlige indtægter, der udelukkende tilfalder Operatøren i forbindelse med salg af billetter og kort, jf. bilag 7, pkt. 2.7.1, afsnit B, C, D og E. Rapporten skal indeholde oplysninger om indtægt fordelt på de forskellige typer indtægter.

1.4 Rapportering fra Trafikstyrelsen til Operatøren

1.4.1 Passagerudvikling i forberedelsesperioden

I forlængelse af de TRAP-tal, som DSB har leveret for alle tog i Øresundstogs-systemet, Kokkedal-Kastrup togsystemet og myldretidstog, der foreligger i datarummet, vil tilsvarende tal fra DSB, med samme fordeling og detaljeringsgrad, for perioden frem til driftsstart blive stillet til rådighed for Operatøren forudsat at DSB fortsat gennemfører sådanne tællinger. Leveringen vil ske med en hyppighed på højst et halvt år, og senest halvanden måned efter afslutningen af et kvartal.

1.4.2 Passagerudvikling i driftsperioden

Trafikstyrelsen redegør ved årets udgang for, hvad Trafikstyrelsens forventning til næste års passagerudvikling er og dermed for, hvad grundlaget for næste års månedlige a conto regulering af bonus eller bod af passagerudviklingen er.

Trafikstyrelsen redegør efter årets udgang overfor Operatøren, hvad antallet af passagerer i den udbudte trafik i året var og dermed for, hvad grundlaget for beregningen af efterreguleringen af Operatørens bonus eller bod af passagerudviklingen er. Det anses som sandsynligt, at der vil gå mindst 1 år fra udgangen af året til den endelige opgørelse af det årlige antal passagerer i samarbejde med samarbejdsparterne foreligger.

1.4.3 Billetindtægter

Trafikstyrelsen redegør ved årets udgang for, hvad Trafikstyrelsens forventning til næste års billetindtægter er og dermed for, hvad grundlaget for næste års månedlige a conto udbetaling af andel af billetindtægter er.

Trafikstyrelsen redegør efter årets udgang overfor Operatøren, hvad billetindtægterne i året var og dermed hvad grundlaget for beregningen af efterreguleringen af Operatørens andel af billetindtægterne for året er. Det anses som sandsynligt, at der vil gå mindst 1 år fra udgangen af året til den endelige afregning med samarbejdsparterne foreligger og årets billetindtægter er opgjort.

1.4.4 Kundetilfredshedsundersøgelser

Trafikstyrelsen fremsender snarest muligt efter udgangen af 2. og 4. kvartal og senest i månederne september og marts resultaterne af de gennemførte kundetilfredshedsundersøgelser til Operatøren.

1.5 Dagbøder ved mangelfuld rapportering fra Operatøren

Operatøren skal betale dagbøder til Trafikstyrelsen ved mangelfuld eller for sen rapportering.

Mangelfuld eller for sen opfyldelse af rapporteringskrav nævnt i tabel 1 medfører dagbøde på 5000 DKK pr. dag udover 7 dage efter angivet frist.

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 12, Appendiks 1

Bilag 13

Tilbudsliste

Tilbud A (sæt x) _____

Tilbud B (sæt x) _____

Ved afgivelse af B-tilbud erklærer tilbudsgiver samtidig med sin markering - et "x" - at det anførte kun vedrører nærværende trafikopgave samt forhold som efterspurgt i nærværende udbudsmateriale.

Marts 2007

Indhold

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1 | Generelt | 3 |
| 1.1 | Tilbudsdokumenter | 3 |
| 1.2 | Priser | 3 |
| 1.2.1 | Prisstruktur (U) | 3 |
| 2 | Tilbud på forberedelsesperioden | 5 |
| 3 | Tilbud på grundpakker | 6 |
| 3.1 | Vederlag for grundpakker (U) | 6 |
| 4 | Option på forlængelse af grundpakker (U) | 9 |
| 5 | Option på tillæg og fradrag i trafikomfang | 10 |
| 5.1 | Tillægspakke A (U) | 10 |
| 5.2 | Tillægspakke B (U) | 11 |
| 5.3 | Tillægspakke C (U) | 12 |
| 5.4 | Tillægspakke D (U) | 13 |
| 5.5 | Reduktionspakke E (U) | 14 |
| 5.6 | Reduktionspakke F (U) | 15 |
| 5.7 | Reduktionspakke G (U) | 16 |
| 5.8 | Reduktionspakke H (U) | 17 |
| 6 | Option på ekstra eller færre togafgange, I og J (U) | 18 |
| 7 | Prisen i forbindelse med regulering af vederlag i forhold til produktionsomfang | 19 |
| 7.1 | Pris for ekstra eller færre togsæt-kilometre K (U) | 19 |
| 8 | Option på forøgede passagerrettigheder (U) | 20 |
| 9 | Option på togfører på samtlige togafgange (U) | 21 |
| 10 | Tilbudsoplysninger og underskrift | 23 |
| 10.1 | Underskrift | 23 |

1 Generelt

Operatøren gennemfører nærværende trafikopgave, for de i dette bilag 13 angivne priser.

1.1 Tilbudsdokumenter

Priserne er fremsat på baggrund af følgende dokumenter:

- a. Udbudsbetingelserne af september 2006 med eventuelle ændringer
- b. Spørgsmål/svar til udbudsbetingelserne
- c. Tilbudsliste, bilag 13
- d. Operatørens løsning, bilag 15
- e. Følgende tillæg fremsendt af Trafikstyrelsen i tilbudsfasen:

| Nummer | Dato |
|--------|------|
|--------|------|

1.2 Priser

De af Operatøren angivne priser, som udmøntes i vederlag, angives i det pr. 1. november 2006 gældende pris- og lønniveau, og indeholder moms og alle ved Kontraktens indgåelse gældende afgifter.

1.2.1 Prisstruktur (U)

Prisen for grundpakker indeholder alle Operatørens udgifter ved at gennemføre udbudskøreplanen med de i bilag 2, appendiks 3 angivne togsæt-km.

Prisen for de i option tilbudte tillægs- og reduktionspakker indeholder alle tilbudsgivers udgifter ved at udføre de pågældende pakker med de i bilag 2 appendiks 3 angivne togsæt-km.

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(r) er uforholdsmæssigt større end de efterfølgende perioder, vil ikke leve op til kravet om en jævn betalingsstrøm.

2 Tilbud på forberedelsesperioden

Operatøren tilbyder at gennemføre forberedelsesperioden for et samlet vederlag på, jf. hovedkontraktens punkt 4.2 og 4.3:

DKK.

Skriver DKK.:

(U) Vederlaget for forberedelsesperioden kan ikke overstige DKK 70.000.000.

I tabel 1 er oplyst fordelingen af vederlag på forskellige kontraktelementer i forberedelsesperioden.

Tabel 1. Fordeling af vederlag i forberedelsesperioden

| Specifikation af vederlag i forberedelsesperioden | 1000 DKK. |
|--|------------------|
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til leje/brug og drift af rullende materiel | |
| Andel af vederlag til dækning af samlede personaleomkostninger for lokomotivførere (ekskl. omkostninger til uddannelse af lokomotivførere) | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger i forbindelse med uddannelse af lokomotivførere | |
| Andel af vederlag til dækning af samlede personaleomkostninger for andet ombordpersonale end lokomotivførere | |
| Vederlag til dækning af omkostninger med relation til administration inkl. Personaleomkostninger | |
| Andel af vederlag dækning af alle øvrige omkostninger med relation til personale ekskl. lokomotivførere og administration | |
| Andel af vederlag til dækning af alle øvrige omkostninger | |
| I alt | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, oplyses fordeling af vederlag på kontraktelementerne i forberedelsesperioden.

3 Tilbud på grundpakker

Operatøren tilbyder at opfylde alle forpligtelser i Kontrakten i hele driftsperioden inden for de i bilag 2 specificerede grundpakke 1 og 2 for et samlet vederlag på:

DKK.:

Skriver DKK.:

Tabel 2. Vederlag for de tilbudte ydelser fordelt på grundpakke 1 og grundpakke 2

| Vederlag for den primære driftsperiode | | |
|--|--------------|--------------|
| | Grundpakke 1 | Grundpakke 2 |
| Driftsperiode | 1.000 DKK. | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | | |
| 01.01.10 – 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 | | |
| I alt | | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlaget for grundpakke 1 og 2 fordelt på de valgte tidsperioder.

De til grundpakke 1 og 2 med de af Trafikstyrelsen beregnede årlige togsæt-km. er angivet i bilag 2, appendiks 3.

I tabel 3 er oplyst fordelingen af vederlaget på kontraktelementer for grundpakke 1 samt grundpakke 2 for perioden 04.01.09 – 31.12.15.

3.1 Vederlag for grundpakker (U)

Vederlaget er inklusiv moms og øvrige afgifter i det omfang de ikke kan afløftes. Operatørens udgifter til outsourcete opgaver medtages. Alle poster medtages kun én gang, således at det samlede beløb svarer til det tilbudte beløb for perioden 2009 – 2015.

Vederlag, 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 3. Fordeling af vederlag for grundpakke 1 samt grundpakke 2 for perioden 04.01.09 – 31.12.15

| Specifikation af vederlag for grundpakke 1 samt grundpakke 2 for perioden 04.01.09 – 31.12.15 | 1000 DKK. |
|---|-----------|
| Materiel: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til leje/brug af rullende materiel | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til vedligehold af rullende materiel, inklusive reservedelsforbrug og personaleomkostninger | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til klargøring/rengøring af rullende materiel, inklusive snerydning, graffitirensning og personaleomkostninger | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til leje af værkskeds/klargøringsfaciliteter inklusive de dermed forbundne driftsomkostninger | |
| Andel af vederlag til dækning af øvrige omkostninger i forbindelse med rullende materiel | |
| Stationer: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger for lejebetaling for stationer | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger for rengøring af stationer, inklusive personaleomkostninger | |
| Andel af vederlag til dækning af øvrige omkostninger med relation til stationer, dog eksklusiv det under 'salg og markedsføring' anførte | |
| Salg og markedsføring: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til drift af kiosker og billetkontorer, inklusive personaleomkostninger. Overskud angives negativt | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til drift af Billetsalgsmaskiner | |
| Indtægter fra billetsalg, herunder provision og salg af særlige produkter jf. bilag 7. Overskud angives negativt | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til operatørens kompensationsforpligtelse til passagerer ved forsinkelser | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til markedsføring (reklame) og kunderelateret information | |
| Togdrift: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger vedrørende kørestrøm | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger vedrørende baneafgifter, netto | |
| Andel af vederlag til dækning af personaleomkostninger for lokomotivførere (ekskl. omkostninger til uddannelse af lokomotivførere) | |

| | |
|---|--|
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til uddannelse af lokomotivførere | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til andet ombordpersonale end lokomotivførere | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til trafikovervågning og trafikstyring, inklusive personaleomkostninger hertil | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til administration inkl. personaleomkostninger | |
| Øvrige andele af vederlaget til dækning af omkostninger med relation til personale eksklusive lokomotivførere og administration | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med særkøreplaner | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til erstatningstransport i forbindelse med nødkøreplaner | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til erstatninger til passagerer | |
| Øvrige andele af vederlaget til togdrift | |
| Administration og planlægning: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til administration | |
| Bod/bonus: | |
| Operatørens beregnede bod/bonus for billetindtægter | |
| Operatørens beregnede bod/bonus for passagertilvækst | |
| Operatørens beregnede bod/bonus for rettidighed | |
| Operatørens beregnede bod/bonus for passagertilfredshed | |
| Øvrige: | |
| Andel af vederlag til dækning af omkostninger med relation til passagertællinger | |
| Evt. øvrig andel af vederlaget der ikke er medtaget ovenfor | |
| I alt | |
| | |

I tabel 3, som udfyldes af tilbudsgiver, oplyses fordeling af vederlag på kontraktelementer for grundpakke 1 samt grundpakke 2 for periode fra 04.01.09 – 31.12.15.

4 Option på forlængelse af grundpakker (U)

Operatøren tilbyder at levere trafikbetjening og samtlige andre ydelser beskrevet i Kontrakten i hele optionsperioden inden for de specificerede rammer af grundpakke 1 og grundpakke 2 for et samlet vederlag på:

DKK.:

Skriver DKK.:

Tabel 4. Vederlag for de tilbudte ydelser fordelt på grundpakke 1 og grundpakke 2

| Vederlag for optionsperioden | | |
|------------------------------|--------------|--------------|
| | Grundpakke 1 | Grundpakke 2 |
| Optionsperioden | 1.000 DKK. | 1.000 DKK. |
| 01.01.16 – 31.12.16 | | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | | |
| I alt | | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlaget fordelt på de valgte tidsperioder samt fordelt på grundpakke 1 og grundpakke 2.

5 Option på tillæg og fradrag i trafikomfang

I tillæg til ovenstående tilbud på de to grundpakker tilbyder tilbudsgiver som option at gennemføre et antal tillægs- og reduktionsydelser, 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 de to grundpakker.

5.1 Tillægspakke A (U)

Operatøren tilbyder at gennemføre tillægspakke A i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.1, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 5.

Tabel 5. Vederlag for trafikbetjening inden for rammerne af tillægspakke A

| Vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|---|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlag for den specificerede tillæggydelse i de angivne tidsperioder.

5.2 Tillægspakke B (U)

Operatøren tilbyder at gennemføre tillægspakke B i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.1, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 6.

Tabel 6. Vederlag for trafikbetjeningen inden for rammerne af tillægspakke B

| Vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|---|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlag for den specificerede tillægssydelse i de angivne tidsperioder.

5.3 Tillægspakke C (U)

Operatøren tilbyder at gennemføre tillægspakke C i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.1, angivne specifikationer for ydelsen, og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 7.

Tabel 7. Vederlag for trafikbetjeningen inden for rammerne af tillægspakke C

| Vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|---|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlag for den specificerede tillægssydelse i de angivne tidsperioder.

5.4 Tillægspakke D (U)

Operatøren tilbyder at gennemføre tillægspakke D.1 – D.4 i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.1, angivne specifikationer for ydelsen og stillede krav til priser opdelt i perioder, som vist i nedenstående tabel 8.

Tabel 8. Vederlag for trafikbetjeningen inden for rammerne af tillægspakkerne D.1 – D.4

| Vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Den primære driftsperiode | D.1 1 ekstratog 1.000 DKK. | D.2 2 ekstratog 1.000 DKK. | D.3 3 ekstratog 1.000 DKK. | D.4 4 ekstratog 1.000 DKK. |
| 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 | | | | |
| Optionsperioden | | | | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | | | | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | | | | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlag for indsættelse af ekstratog som specificeret tillæggydelse i overensstemmelse med de i bilag 2 angivne retningslinier. De anførte priser er vist dels for afgrænsede tidsperioder og dels opdelt på antallet af indsatte ekstratog.

Tilsvarende tilbydes at gennemføre tillægspakkerne D.5 til D.8 som specificeret i bilag 2, afsnit 6.2.1 som vist i nedenstående tabel 9.

Tabel 9. Vederlag for trafikbetjeningen inden for rammerne af tillægspakkerne D.5 – D.8

| Vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | | | | |
|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Den primære driftsperiode | D.5 1 ekstratog 1.000 DKK. | D.6 2 ekstratog 1.000 DKK. | D.7 3 ekstratog 1.000 DKK. | D.8 4 ekstratog 1.000 DKK. |
| 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 | | | | |
| Optionsperioden | | | | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | | | | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | | | | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises vederlag for indsættelse af ekstratog som specificeret tillægsydelse i overensstemmelse med de i bilag 2 angivne retningslinier. De anførte priser er vist dels for afgrænsede tidsperioder og dels opdelt på antallet af indsatte ekstratog.

5.5 Reduktionspakke E (U)

Operatøren tilbyder at reducere den afgivne tilbudspris for grundpakke 1 og 2 i overensstemmelse med de i bilag 2, 6.2.2 angivne specifikationer for reduktionspakke E.

Den tilbudte reduktion er vist i nedenstående tabel 10, hvor reduktionen er vist opdelt i tidsperioder.

Tabel 10. Reduktionspakke E

| Frdrag i vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|--|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises den tilbudte reduktion som følge af reduktionen i trafikbetjeningen i overensstemmelse med specifikationen, som angivet i bilag 2, afsnit 6.2.2. De anførte reduktioner er vist fordelt på tidsperioder.

5.6 Reduktionspakke F (U)

Operatøren tilbyder at reducere den afgivne tilbudspris i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.2 angivne specifikationer for reduktionspakke F.

Den tilbudte reduktion er vist i nedenstående tabel 11, hvor reduktionen er vist opdelt i tidsperioder.

Tabel 11. Reduktionspakke F

| Frdrag i vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|--|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises den tilbudte reduktion som følge af reduktionen i trafikbetjeningen i overensstemmelse med specifikationen, som angivet i bilag 2, afsnit 6.2.2. De anførte reduktioner er vist fordelt på tidsperioder og samlet.

5.7 Reduktionspakke G (U)

Operatøren tilbyder at reducere den afgivne tilbudspris i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.2 angivne specifikationer for reduktionspakke G.

Den tilbudte reduktion er vist i nedenstående tabel 12, hvor reduktionen er vist opdelt i tidsperioder.

Tabel 12. Reduktionspakke G

| Frdrag i vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|--|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises den tilbudte reduktion som følge af reduktionen i trafikbetjeningen i overensstemmelse med specifikationen, som angivet i bilag 2, afsnit 6.2.2. De anførte reduktioner er vist fordelt på tidsperioder og samlet.

5.8 Reduktionspakke H (U)

Operatøren tilbyder at reducere den afgivne tilbudspris i overensstemmelse med de i bilag 2, pkt. 6.2.2 angivne specifikationer for reduktionspakke H.

Den tilbudte reduktion er vist i nedenstående tabel 13, hvor reduktionen er vist opdelt i tidsperioder.

Tabel 13. Reduktionspakke H

| Frdrag i vederlag for den primære driftsperiode og for optionsperioden | |
|--|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

I tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, vises den tilbudte reduktion som følge af reduktionen i trafikbetjeningen i overensstemmelse med specifikationen, som angivet i bilag 2, afsnit 6.2.2. De anførte reduktioner er vist fordelt på tidsperioder og samlet.

6 Option på ekstra eller færre togafgange, I og J (U)

Operatøren tilbyder at udvide eller indskrænke trafikproduktionen med ekstra eller færre togafgange i henhold til de i bilag 2, pkt. 6.3 opstillede specifikationer for ekstra eller færre togafgange, option I og J.

Tabel 14. Option I og J for ekstra eller færre togafgange

| Vederlag for ekstra eller færre togafgange | | |
|---|--|---|
| | I Tog der krydser Øresund DKK. pr. tog-min. | J Tog der ikke krydser Øresund DKK. pr. tog-min. |
| Mandag-fredag eksklusiv helligdage kl. 6.30 - 9.30, jf. bilag 2, pkt. 6.3 | | |
| Mandag-fredag eksklusiv helligdage kl. 15:30 – 18:30, jf. bilag 2, pkt. 6.3 | | |
| Mandag-fredag eksklusiv helligdage kl. 9:30 – 15:30, jf. bilag 2, pkt. 6.3 | | |
| Øvrige tidsrum hverdage samt lørdage, søn- og helligdage, dvs. inklusiv nattetimer, jf. bilag 2, pkt. 6.3 | | |

Tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, viser den tilbudte enhedspris pr. tog-minut ved en udvidelse eller indskrænkning af trafikproduktionen med ekstra eller færre togafgange, i overensstemmelse med specifikationerne for tillægsydelse I og J, jf. bilag 2, afsnit 6.3.

Tilbudsgiver skal være opmærksom på at prisen for togsæt-km. afregnes i henhold til reguleringsmekanismen i bilag 2, pkt. 6.4 og skal ikke medregnes i I og J. Pris for togminutter skal derfor være eksklusive pris for togsæt-km.

7 Prisen i forbindelse med regulering af vederlag i forhold til produktionsomfang

7.1 Pris for ekstra eller færre togsæt-kilometre K (U)

Operatøren tilbyder at udvide eller reducere trafikbetjeningen med ekstra eller færre togsæt-km i henhold til de i bilag 2, afsnit 6.4 opstillede specifikationer og i øvrigt i overensstemmelse med de i Kontrakten opstillede retningslinier.

Den anførte pris er gældende for såvel togsæt, der krydser Øresund som for togsæt, der ikke krydser Øresund.

Tablet 15. Regulering K, ekstra eller færre togsæt-km.

| Vederlag for ekstra eller færre togsæt-km | |
|---|---------------------|
| Den primære driftsperiode | DKK. pr. togsæt-km. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

Tabellen, som udfyldes af tilbudsgiver, viser den tilbudte enhedspris for ekstra trafikproduktion, hvor prisen er angivet pr. togsæt-km.

8 Option på forøgede passagerrettigheder (U)

Operatøren yder kompensation til passagerer i henhold til de herom gældende bestemmelser i bilag 7, pkt. 3.2.1.

Tilbudsgivers henvisning til den nærmere beskrivelse af optionen i bilag 15:

Optionen tilbydes til:

| Vederlag for forøgede passagerrettigheder | |
|---|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

9 Option på togfører på samtlige togafgange (U)

Tilbudsgiver tilbyder i henhold til de herom gældende bestemmelser i bilag 7, afsnit 5.1.1, 1 togfører på samtlige togafgange mellem Helsingør og København H.

Optionen tilbydes for samtlige togafgange, der er omfattet af grundpakke 1 og grundpakke 2 til følgende pris:

| Vederlag for 1 togfører i samtlige tog der er omfattet af grundpakke 1 samt grundpakke 2 | |
|---|------------|
| Den primære driftsperiode | 1.000 DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

Optionen tilbydes for samtlige togafgange, der ikke er omfattet af grundpakke 1 og grundpakke 2 til følgende pris pr. tog-minut:

| Vederlag pr. tog-minut for 1 togfører i samtlige togafgange, der <u>ikke</u> er omfattet af grundpakke 1 og grundpakke 2 | |
|---|------|
| Den primære driftsperiode | DKK. |
| 04.01.09 – 31.12.09 | |
| 01.01.10 – 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 | |
| Optionsperioden | |
| 01.01.16 – 31.12.16 | |
| 01.01.17 – 31.12.17 | |

10 Tilbudsoplysninger og underskrift

Tilbuddet skal for at kunne komme i betragtning i den endelige evaluering være vedlagt tilbudsgivers løsningsbeskrivelse som bilag 15, og som det er tilkendegivet i Tilbudsgrundlag afsnit 4.

10.1 Underskrift

Tilbudsgiver erklærer ved sin underskrift på nærværende tilbud, at der i tilbuddet er medtaget alle operatørydelser, som er nødvendige til opfyldelse af Kontrakten.

Dato:

Tilbudsgiver:

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 13, Tilbudsliste

Bilag 14

Udkast til anfordringsgaranti

Februar 2007

Indhold

| | | |
|----------|--------------------------------------|----------|
| 1 | Udkast til anfordringsgaranti | 3 |
| 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 | 4 |
| 1.6 | Kontraktændringer | 4 |
| 1.7 | Lovvalg | 4 |

1 Udkast til anfordringsgaranti (U)

1.1 Garantirekvirent/garantibeløb

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 160 mio. DKK (skriver et hundrede tres millioner danske kroner).

Garantien nedskrives til 100 000 000 DKK (skriver et hundrede millioner danske kroner) den 1. marts 2009. Den 1. januar 2014 nedskrives garantien til 60 000 000 DKK (skriver tres millioner danske kroner). Den 1. februar 2015 nedskrives garantien til 30 000 000 DKK (skriver tredve millioner danske kroner).

Trafikstyrelsen kan meddele os inden den 1. januar 2014 at garantien i stedet nedskrives med følgende kadence:

Garantien nedskrives til 100 000 000 DKK (skriver et hundrede millioner danske kroner) den 1. marts 2009. Den 1. februar 2015 nedskrives garantien til 90 000 000 DKK (skriver halvfems millioner danske kroner). Den 1. februar 2016 nedskrives garantien til 60 000 000 DKK (skriver tres millioner danske kroner). Den 1. februar 2017 nedskrives garantien til 30 000 000 DKK (skriver tredve millioner danske kroner).

1.2 Baggrund for sikkerhedsstillelsen

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 ... 2007 med eventuelle senere ændringer om udførelse af persontransport med jernbane.

1.3 Garantens ikrafttræden

Garantien er gældende fra dags dato.

1.4 Udbetaling under garantien

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

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.

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

1.6 Kontraktændringer

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, Udkast til
anfordringsgaranti***

Bilag 15 Operatørens løsning

Tilbud A (sæt x) _____

Tilbud B (sæt x) _____

Ved afgivelse af B-tilbud erklærer tilbudsgiver samtidig med sin markering – et "x" - at det beskrevne kun vedrører nærværende trafikopgave samt forhold som efterspurgt i nærværende udbudsmateriale.

Februar 2007

Indhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Indledning | 3 |
| 1.1 | Tilbudsdokumenter | 3 |
| 1.2 | Udformning af forhandlingstilbud | 3 |
| 2 | Resumé | 5 |
| 3 | Forbehold | 6 |
| 4 | Tilbudsgivers løsningsforslag | 7 |
| 4.1 | Bilag 2 Trafikbetjening samt optioner vedr. udvidelse og indskrænkning af trafikbetjeningen | 7 |
| 4.2 | Bilag 3 Materiel | 9 |
| 4.3 | Bilag 5 Stationer | 10 |
| 4.4 | Bilag 6 Personale | 11 |
| 4.5 | Bilag 7 Salg og passagerservice samt optioner | 13 |
| 4.6 | Bilag 9 Forberedelsesperioden | 14 |
| 4.7 | Bilag 12 Organisation | 16 |
| 5 | Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø | 19 |
| 6 | Øvrige oplysninger mv. | 20 |
| 7 | Endeligt tilbud | 21 |
| 7.1 | Operatørens endelige tilbud | 21 |
| 8 | Tilbudsoplysninger og underskrift | 22 |
| 8.1 | Underskrift | 22 |

1 Indledning

Formålet med dette bilag er at give tilbudsgiver rammerne for udarbejdelsen af tilbud som beskrevet i tilbudsgrundlagets afsnit 4.

Operatørens løsning - dette bilags pkt. 4 - vil når Kontrakten tildeles indgå som bilag 15 til Hovedkontrakten.

1.1 Tilbudsdokumenter

Tilbuddet er baseret på følgende dokumenter:

- a. Udbudsbetingelserne af september 2006
- b. Spørgsmål/svar til udbudsbetingelserne
- c. Tilbudsliste, bilag 13
- d. Operatørens løsning, bilag 15
- e. Følgende tillæg udsendt af Trafikstyrelsen i tilbudsfasen:

| Nummer | Dato |
|--------|------|
|--------|------|

1.2 Udformning af forhandlingstilbud

Trafikstyrelsen ser gerne at tilbud overordnet opdeles og beskrives i de nedenævnte 5 hovedafsnit indeholdende følgende:

1. Resumé af det samlede tilbud
2. Forbehold
3. Tilbudsgivers løsningsforslag som svar på Trafikstyrelsens beskrivelser i kontraktbilagene
4. Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø
5. Øvrige oplysninger mv.

Dette uddybes nærmere i det følgende.

2 Resumé

Her skives resumé af tilbuddet som nærmere angivet i Tilbudsgrundlag, pkt. 4.1.1.

3 Forbehold

Her angives eventuelle forbehold som nærmere beskrevet i Tilbudsgrundlag, pkt. 4.1.2.

4 Tilbudsgivers løsningsforslag

Trafikstyrelsen ser gerne at tilbudsgiver under dette punkt beskriver den løsning der tilbydes under de valgte forudsætninger. Se i den forbindelse det beskrevne i Tilbudsgrundlag, pkt. 4.1.3.

4.1 Bilag 2 Trafikbetjening samt optioner vedr. udvidelse og indskrænkning af trafikbetjeningen

4.1.1 Option på andet forslag til udbudskøreplan

2.1 Tilbudsgiver kan i sit første forhandlingstilbud tilbyde et andet forslag til køreplan som afviger fra udbudskøreplanen i appendiks 1.

Følgende krav er knyttet til forslaget:

- a. Frekvens og standsningsmønster skal opfylde kravene som beskrevet ovenfor i pkt. 2.1.
- b. Ankomst- og afgangstidspunkterne i Malmö skal være som anført i appendiks 1.
- c. Togene skal på strækningen København H.- Hellerup køre med helt jævn 10 min. frekvens i begge retninger.
- d. Køreplanen skal medføre kortere rejsetid i en række relationer, uden at forringe øvrige rejsetider.
- e. Køreplanen omhandler alene togtrafik, vedrørende Kontrakten og ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted, kørsel mellem Kastrup station og vendespor/klargøringscenteret i Kastrup

Forslaget skal dels indeholde et konkret forslag til køreplan og dels en beskrivelse af på hvilke punkter køreplanforslaget evt. påvirker øvrige dele af tilbuddet.

Forslaget vil blive drøftet i forbindelse med første forhandlingsrunde. Heri vil fordele og ulemper ved forslaget samt forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet blive drøftet.

Ved afslutningen af første forhandlingsrunde vil Trafikstyrelsen opfordre tilbudsgiver til at aflevere justerede/endeligt tilbud enten baseret på udbudskøreplanen eller baseret på tilbudsgivers andet forslag til køreplan. Til grund for Trafikstyrelsens opfordring vil der blive lagt vægt på hvorledes det andet forslag til køreplan, i forhold til udbudskøreplanen, påvirker 1) rejsetiden, 2) tilbudets pris og/eller 3) Trafikstyrelsens vurdering af den forventede betydning for rettidigheden.

Tilbudsgiver træffer selv afgørelsen om hvorvidt opfordringen tages til følge. Det justerede/endelige tilbud skal således være baseret enten på udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan.

Afgives der tilbud på baggrund af det andet forslag til køreplan gælder der den samme regulering for det andet forslag til køreplan som for udbudskøreplanen.

Trafikstyrelsens opfordring til enten at anvende udbudskøreplanen eller tilbudsgivers andet forslag til køreplan, vil dels ske på baggrund af forslaget evne til at skabe kortere rejsetider for passagerne og dels på baggrund af forslagets indvirkning på den øvrige del af tilbuddet set i forhold til tildelingskriterierne.

4.1.2 Operatørens løsningsforslag til trafikens kvalitet

2.2

Operatøren skal i sit tilbud beskrive, hvordan den trafikale kvalitet sikres, således normal trafik hurtigt genoprettes ved driftsforstyrrelser og forsinkelser og aflysninger i det hele taget begrænses mest muligt. Beskrivelsen skal særligt omfatte følgende:

- a) Operatørens eget beredskab til sikring af den trafikale kvalitet, herunder organisationens generelle evne til at reagere ved driftsforstyrrelser og omfanget og placeringen af driftsreserver i form af både materiel og personale
- b) Hvordan Operatøren i samarbejde med øvrige danske aktører, dvs. infrastrukturforvalteren, andre operatører, trafikselskaber mm. vil sikre at trafikken fra trafikstart afvikles med høj kvalitet
- c) Hvordan Operatøren i samarbejde med Skånetrafikens operatør og eventuelt med øvrige svenske aktører vil sikre, at trafikken fra driftsstart afvikles med høj kvalitet
- d) Tilbuddet skal som minimum indeholde 2 forskellige relevante forslag til trafikale beredskabsplaner ved forskellige typer af hændelser. Forslagene skal omfatte skitser til, eller konkrete eksempler på, køreplan samt øvrige produktionsplaner for rullende materiel (omløb og reservestammer) og kørende personale. Et element i beredskabsplanerne skal desuden være, hvordan der samarbejdes med øvrige aktører i den kollektive trafik, herunder trafikselskabet på Sjælland ved driftsforstyrrelser
- e) Tilbuddet skal omfatte en oversigtsliste indeholdende alle de specifikke beredskabsplaner Operatøren påtænker at udarbejde i forberedelsesperioden.
- f) Tilbuddet skal indeholde Operatørens forslag til hvordan der udføres erstatningstransport, herunder forslag til erstatningstransportens kvalitet (hvilket materiel anvendes, bemanning, frekvens, kapacitet mv.), og hvordan der samarbejdes med Skånetrafikens operatør om erstatningstransport

Ved evalueringen af tilbuddene vil der i forhold til litra a-c ovenfor blive lagt vægt på, om der er fremlagt en plan, som formodes at kunne sikre høj regularitet og hurtig genopretning af forstyrrelser i trafikken. Ved evaluering af litra d-f ovenfor vil der blive lagt vægt på realiseringen af relevante beredskabsplaner herunder om forslaget kan forventes at sikre hurtig indsættelse af erstatningstransport og kapacitet og rejsehastighed i den gennemførte erstatningstransport.

I bilag 9, pkt. 1.3.1 er endvidere beskrevet Operatørens forpligtelse til at beskrive Operatørens hovedaktiviteter vedrørende Operatørens forberedelse af

omløbsplaner og turplaner for personalet, planer for håndtering af uregelmæssigheder i trafikafviklingen og beredskabsplaner herunder nødkøreplaner for togtrafik og erstatningstransport.

4.1.3 Operatørens løsningsforslag til justering af togstørrelser

2.3 Tilbudsgiver redegør for fremgangsmåden ved de tællinger af passagerer, der er fastlagt i bilag 8, appendiks 2. Herunder redegøres for, hvorledes den krævede repræsentativitet opnås, hvorledes tællingerne tilrettelægges, for kontroltællinger og procedurer ved manglende tællinger/udfyldelse af huller og hvordan tilbudsgiver vil tilrettelægge tællingerne efter rejsekortets indførelse. Desuden skal tilbudsgiver redegøre for tællinger ved særkøreplaner og ved gennemførelse af trafikale beredskabsplaner, samt hvorledes tællingerne vil blive valideret eksternt og rapporteret til Trafikstyrelsen.

I forbindelse med overholdelse af de angivne belægningskriterier skal Operatøren i sit tilbud fremlægge en beskrivelse af på hvilken måde og efter hvilke beregningsmetoder, de angivne belægningskriterier sikres overholdt. Herunder skal det indgå, hvor hurtigt der gennemføres justeringer af togstørrelsen i forhold til behovet på de enkelte afgange, og hvordan fastlæggelsen af togstørrelser vil tage hensyn til statistisk variation, sæsonvariationer, helligdage, særlige arrangementer mv.

Ved evalueringen af tilbudet vil der blive lagt vægt på, om Operatøren hurtigt vil kunne tilpasse omløbsplanerne til ændringer i passagemængderne på de enkelte afgange, og hvordan Operatørens beregningsmetoder for fastlæggelse af togstørrelser tager hensyn til variationer over året mv.

4.1.4 Omløbsplaner

2.4 Tilbudsgiveren skal i sit tilbud fremlægge sine forventede omløbsplaner for køreplanen for den første køreplanperiode. Det gælder dels for udbudskøreplanen, jf. pkt. 2.2, dels for et andet forslag til udbudskøreplan, såfremt tilbudsgiveren vælger at beskrive denne, jf. pkt. 2.3.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den faglige kvalitet af de fremlagte omløbsplaner, herunder hvilken sårbarhed/robusthed omløbsplanerne er forbundet med.

4.2 Bilag 3 Materiel

4.2.1 Samlet beskrivelse af Operatørens løsningsforslag

3.1 Tilbudsgiver skal i sit tilbud udarbejde en samlet beskrivelse af løsningsforslaget vedrørende rullende materiel, indeholdende alle væsentlige forhold, der kan medvirke til at belyse funktionalitet og økonomi vedrørende vedligehold, klargøring og materielanvendelse i løsningsforslaget.

Beskrivelsen skal som minimum indeholde en detaljeret beskrivelse af:

- a) Hvor meget rullende materiel af de forskellige typer Operatøren har behov for til såvel drift som til drifts- og værkstedsreserver ved driftsstart samt udviklingen heri i resten af kontraktperioden, opgjort i absolutte tal. Det

skal i den forbindelse specificeres om, og i givet fald hvordan, reservebehovet ændres, såfremt Trafikstyrelsen anskaffer flere tog, jf. pkt. 2.6 og materielbehovet stiger som følge af stigende passagertal og/eller udløsning af tillægspakker og køb af ekstra afgangse jf. bilag 2. I opgørelsen skal der endvidere tages højde for det i pkt. 4.1.3 anførte.

- b) Den passagervendte klargøring, herunder hvordan kravene i pkt. 2.2.1 opfyldes.
- c) Kapacitet og beredskab for afrensning af graffiti, herunder hvilke tiltag der påtænkes iværksat for at forebygge/modvirke graffiti.
- d) Hvor og i hvilket omfang vedligeholdelses- og klargøringsproduktionen tænkes lokaliseret

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på tilbudsgivers samlede beskrivelse, herunder at beskrivelsen af forholdene er på et teknisk fagligt højt niveau, at det er gennemarbejdet samt realiserbart. I forhold til det under a) nævnte vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, i hvilken udstrækning materiellet er til rådighed for passagererne særligt i myldretiden.

4.2.2 Anvendelse af medbragt rullende materiel

3.2

Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive mængden af medbragt materiel og det medbragte materiels egenskaber, kvalitet, kapacitet mv. i henhold til det i pkt. 5.1 og 5.3-5.5 omtalte samt øvrige relevante forhold. Tilbudsgiver skal endvidere tilkendegive i sit tilbud, hvor mange IR4-togsæt, der ønskes lejet af DSB.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på materiellets kvalitet i relation til de i pkt. 5.1 og 5.3-5.5 omtalte områder, samt om det medbragte materiel kan forventes at være klar til indsættelse på driftsstartstidspunktet. Ved evalueringen vil det endvidere blive tillagt vægt om tilbuddet indeholder en kapacitetsmæssigt robust beholdning af IR4-togsæt og/eller medbragt materiel.

4.3 Bilag 5 Stationer

4.3.1 Drifts- og vedligeholdelsesansvar for stationer

5.1

Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil varetage ansvaret for De overdragede stationer, herunder:

- drift og vedligehold
- rengøring af passagervendte faciliteter

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om Operatørens drift af de overdragede stationer indebærer, at stationerne i det hele fremstår attraktive for passagererne.

4.3.2 Tryghedsskabende foranstaltninger

5.2

Tilbudsgiver kan stille forslag om tryghedsskabende foranstaltninger på de overdragede stationer.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om der tilbydes bedre tryghed for passagererne på stationerne end svarende til minimumskrav i dette bilag.

4.3.3 Faciliteter Operatøren ønsker at leje

5.3 Tilbudsgiver skal i sit tilbud angive hvilke lokaler under "Tilvalg" der agtes benyttet.

4.4 Bilag 6 Personale

4.4.1 Bemandingskrav

6.1 Tilbuddet skal for hver af de nedenfor nævnte personalekategorier indeholde oplysning om det antal medarbejdere opgjort som fuldtidsstillinger, som Operatøren forventer at anvende fra driftsstart:

1. Lokomotivførere
2. Øvrigt ombordpersonale
3. Klargøringspersonale
4. Værkstedspersonale
5. Planlæggere/disponenter
6. Salgspersonale

Der vil ved vurderingen af tilbudene blive lagt vægt på, om der i tilbudet er oplyst et realistisk antal medarbejdere i hver kategori i forhold til behovet.

4.4.2 Formuleret personalepolitik

6.2 Tilbuddet skal indeholde en beskrivelse af det overordnede indhold i personalepolitikker og politikker om arbejdsmiljø, som operatøren påtænker at indføre. Såfremt tilbudsgiver i sin eksisterende operatørvirksomhed har synlige resultater af den i den eksisterende virksomhed førte personalepolitik (så som statistik over personaleomsætning, sygefraværstatistik mm.), som kan understøtte den politik Operatøren vil søge indført, kan dette vedlægges tilbuddet. Tilbudsgiver kan endvidere oplyse, om Operatøren vil gennemføre særlige tiltag med henblik på at understøtte det rummelige arbejdsmarked (inddragelse af udsatte grupper i Operatørens organisation mv.)

Der vil ved vurderingen af nummereret tilbudstekst 6.2 blive lagt vægt på i hvilken udstrækning den anførte personalepolitik kan forventes at bidrage til Operatørens evne til at tiltrække og fastholde medarbejderne, til at opnå tilfredse og fleksible medarbejdere, til at bibeholde en god og stabil drift og endelig om politikker vedrørende arbejdsmiljø og det rummelige arbejdsmarked, vil understøtte statslige politikker på disse områder.

4.4.3 Arbejdsforhold

6.3 Tilbuddet skal, for hver af de i pkt. 2.1 under ad) 1-6 nævnte personalekategorier, som minimum indeholde oplysning om, hvilke principper der vil blive anvendt for følgende forhold:

- Hvor mange medarbejdere, Operatøren forventer stationeret på hvilke stationer/depoter/tjenestesteder.
- Principper for arbejdstidens fordeling og placering.
- Principper for turnusplaner.
- Principper for fordeling mellem faste ture/tjenester og reserver.
- Principper for fridagstildeling.
- Principper for ferietilrettelæggelse.

Der vil ved vurderingen af nummereret tilbudstekst 6.3 blive lagt vægt på i hvilken udstrækning de anførte principper kan forventes at bidrage til Operatørens evne til at tiltrække og fastholde medarbejderne, at opnå tilfredse og fleksible medarbejdere og at sikre en god og stabil drift.

4.4.4 Sikring af tilstrækkeligt antal medarbejdere (U)

6.4 Tilbuddet skal beskrive Operatørens plan for rekruttering, uddannelse samt i relevant omfang efteruddannelse af det nødvendige antal medarbejdere for hver personalekategori til håndtering af samtlige operatørfunktioner, som er omfattet af Kontrakten, således at de stillede krav til optimal drift fra driftsperiodens første dag og løbende gennem kontraktperioden kan opfyldes.

Vedrørende forberedelsesperioden skal tilbuddet indeholde en plan for den nødvendige rekruttering og uddannelse med angivelse af aktiviteter, som Operatøren anser for nødvendige i forhold til bl.a. at tilvejebringe medarbejdere til bemanning af alle nødvendige arbejdsfunktioner for at sikre opfyldelse af nærværende Kontrakt. Tidsplanen skal identificere milepæle, der kan være kritiske i forhold til problemfri driftsstart.

Planen skal vedrørende uddannelse af lokomotivførere angive hvornår nye lokomotivførere forventes ansat, hvordan Operatøren forventer at fordele den nødvendige praktik mellem sig selv og mellem øvrige operatører indbyrdes, jf. pkt. 2.4.3, og endvidere angive:

- en milepæl (1. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de første uddannelseshold til uddannelse af lokomotivførere,
- en milepæl (2. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de uddannelseshold, som svarer til, at der ved gennemførelsen af holdet/holdene er uddannet halvdelen af de lokomotivførere, som Operatøren, jf. pkt. 2.1, ad) 1, har anført som nødvendige at uddanne inden driftsstart og
- en milepæl (3. milepæl for lokomotivføreruddannelse) for igangsættelse af det/de uddannelseshold, som svarer til, at der ved gennemførelsen af hol-

det/holdene er uddannet det fulde antal lokomotivførere, som Operatøren, jf. nummereret tilbudstekst nr. 6.1, har anført som nødvendige at uddanne inden driftsstart.

Ved evalueringen heraf vil der blive lagt vægt på om de i tilbudet fremlagte planer, herunder milepæle, forekommer hensigtsmæssige i relation til at sikre en tilstrækkelig og kompetent medarbejderstab ved driftsstart og løbende igennem kontraktperioden.

4.5 Bilag 7 Salg og passagerservice samt optioner

4.5.1 Option på forøgede passagerrettigheder

7.1 Tilbudsgiver skal beskrive, hvordan Operatøren vil indføre optionen på de forøgede passagerrettigheder samt i bilag 13, afsnit 8 afgive pristilbud på denne option. I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen alene lægge vægt på den anførte pris.

4.5.2 Passagerinformation

7.2 Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive, hvordan tilbudsgiver vil bidrage til at passagererne får hurtig information af høj kvalitet. Beskrivelsen skal som minimum beskrive, hvordan tilbudsgiver vil honorere de krav, der er opstillet i pkt. 4.1 - 4.4. I vurderingen af tilbuddet vil der blive lagt vægt på, om tilbudsgiver anses for at kunne bidrage til at levere information af høj kvalitet, især ved forstyrrelser i trafikken.

4.5.3 Option på togfører i samtlige tog

7.3 Tilbudsgiver skal i bilag 13, afsnit 9, afgive pristilbud på denne option. Prisen afgives dels som en pris for grundpakke 1 og 2 og dels som en pris pr. togminut for indsættelser af togfører i tog, der ikke er omfattet af grundpakke 1 og grundpakke 2. Prisen ved tilbud på denne option angives i bilag 13, afsnit 9.

4.5.4 Samarbejde om markedsføring

7.4 Tilbudsgiver skal i forbindelse med sit tilbud udarbejde et markedsføringsprogram for den udbudte trafik. Tilbudsgiver skal i dette program beskrive, hvordan tilbudsgiver i fællesskab med Skånetrafiken og Trafikstyrelsen vil udvikle Øresunds- trafikken, herunder hvordan tilbudsgiver vil tiltrække flere kunder.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om markedsføringsprogrammet er detaljeret og velbegrundet og kan forventes at bidrage til at tiltrække flere kunder til den udbudte togtrafik.

4.5.5 Samlet beskrivelse af servicekoncept

7.5 Tilbudsgiver skal beskrive det koncept for betjening af passagerer, der vil blive benyttet på de overdragede stationer.

Herunder skal tilbudsgiver stille forslag om åbningstider for betjent salg af billetter og kort. Tilbudsgiver kan stille forslag, der ændrer de konkrete åbningstider på den enkelte station, der indebærer flytning af enkelte åbningstimer fra en station til en anden, jf. bilag 5, appendiks 1. Operatøren skal begrunde forslag om åbningsti-

der. I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den forventede oplevelse for passagerne og herunder om passagerne kan forvente en service der ligger udover de i bilag 5 og bilag 7 opstillede minimumskrav.

Der henvises til appendiks 6 for oplysning om omsætning for salg af billetter på de overdragede stationer i 2004.

- 7.6 Tilbudsgiver skal udover hvad der følger af tilbudsgiverens beskrivelse knyttet til nummereret tilbudstekst 7.1-7.5 beskrive det servicekoncept, der vil blive benyttet med henblik på at honorere de i bilag 7 fastlagte krav. Tilbudsgiver skal særskilt fremhæve eventuelle forslag til udvidede servicekoncepter vedrørende passagerrettigheder eller andre forhold, der omhandles i bilag 7.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på den forventede oplevelse for passagerne og herunder om passagerne kan forvente en service der ligger udover de i bilag 7 opstillede minimumskrav.

4.6 Bilag 9 Forberedelsesperioden

4.6.1 Foreløbig plan for forberedelsesperioden

- 9.1 Tilbudsgiver skal vedlægge sit tilbud en foreløbig tids- og aktivitetsplan med angivelse af hovedaktiviteter inden for samtlige emneområder, som tilbudsgiver anser for væsentlige for Operatørens forberedelse til løsning af nærværende trafikopgave. Indholdet af hver hovedaktivitet beskrives på et overordnet niveau.

Den foreløbige tids- og aktivitetsplan skal indeholde oplysninger med angivelse af hovedaktiviteter vedrørende operatørens forberedelse til drift inden for mindst følgende emneområder:

1. Erhvervelse af nødvendige overordnede godkendelser (licens og sikkerhedscertifikat mv.) som er nærmere beskrevet nedenfor i pkt. 2.4.
2. Samarbejdsaftale med Skånetrafikens operatør som er nærmere beskrevet i bilag 4 (bodsbelagt milepæl jf. pkt. 4.2).
3. Eventuel tilvejebringelse og godkendelse af eget materiel, jf. pkt. 2.3. og bilag 3.
4. Rekruttering og uddannelse af personale herunder som anført i pkt. 2.2 samt i bilag 6, pkt. 2.4.1. (Tilbudsgiver angiver de jf. bilag 6, nummereret tilbudstekst nr. 6.4 efterspurgte 3 terminer for uddannelse af lokomotivførere).
5. Kapacitetsansøgning til Banedanmark til gennemførelse af den besluttede køreplan jf. bilag 2 og 10
6. Omløbsplaner og turplaner for personalet. jf. bilag 2.
7. Planer for håndtering af uregelmæssigheder i trafikafviklingen. jf. bilag 2.

8. Beredskabsplaner herunder nødkøreplaner for togtrafik og erstatningstransport, jf. bilag 2.
9. Drift af stationer, herunder plan for indgåelse af nødvendige aftaler mv. jf. bilag 5.
10. Aftaler om benyttelse af faciliteter, jf. bl.a. pkt. 2.3
11. Opbygning og etablering af operatørens organisation herunder indarbejdelse af regler og procedurer samt beskrivelse af driftsdokumentation mv. jf. bilag 12.
12. Etablering af kvalitetssikringssystem. jf. bilag 12.
13. Etablering af rapporteringsstrukturer, jf. bilag 12.
14. Etablering af struktur for og aftaler vedrørende passagerinformation, jf. bilag 7 og 10.
15. Vedligeholdelse og klargøring af materiel, herunder beskrivelse af kontrol og administrationssystemer og dokumentationsstruktur, jf. afsnit 2.3 og bilag 3.
16. Aktiviteter vedrørende overdragelse af operatøropgaven fra DSB, som ikke er dækket af de overfor nævnte emneområder 1-16.

I evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om planen er realistisk, robust, om de anførte aktiviteter er væsentlige for forberedelsen og om aktiviteterne underbygger en problemfri driftsstart.

4.6.2 Opnåelse af tilladelse (licens) samt sikkerhedscertifikat

9.2 I tilbuddet skal tilbudsgiver sandsynliggøre, at denne efterfølgende vil kunne opnå de relevante tilladelser til at drive jernbanevirksomhed.

Tilbudsgiveren kan sandsynliggøre, at tilbudsgiver kan opnå tilladelse og sikkerhedscertifikat på følgende vis:

1. Tilbudsgiver har allerede tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat til at drive jernbanevirksomhed i Danmark. Kopi af gældende tilladelse (licens) samt kopi af gældende sikkerhedscertifikat vedlægges.
2. Tilbudsgiver har tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat udstedt af jernbanemyndigheder i et andet EU/EØS-land. Kopi af disse dokumenter vedlægges.
3. En eller flere af deltagerne i tilbudsgivers konsortium har tilladelse (licens) og sikkerhedscertifikat udstedt af jernbanemyndigheder i et andet EU/EØS-land. Kopi af disse dokumenter vedlægges.
4. Andre tilbudsgivere, der ikke er omfattet af punkterne 1, 2 eller 3, skal udarbejde en detaljeret tids- og aktivitetsplan, som viser, at Operatøren kan

opnå de nødvendige tilladelser til jernbanedrift i Danmark samt sikkerhedscertifikat senest 6 måneder forud for driftsstart. Planen skal som minimum indeholde følgende:

- en aktivitetsoversigt der viser de tiltag, der skal iværksættes for at kunne søge om tilladelse og certifikat
- en tidsplan der angiver, hvornår Operatøren forventer at have afsluttet de væsentligste dele af ansøgningsprocessen med angivelse af disse væsentlige dele.

I evalueringen af om tilbudsgiver har sandsynliggjort, at man efterfølgende kan opnå tilladelser og sikkerhedscertifikat, vil Trafikstyrelsen lægge vægt på følgende: For pkt. 1-3 anser Trafikstyrelsen det for sandsynliggjort såfremt kopier af de efterspurgte dokumenter vedlægges. For pkt. 4 anser Trafikstyrelsen det for sandsynliggjort såfremt planen omfatter de beskrevne minimumskrav og vurderes ikke at være urealistisk.

4.6.3 Opfølgning og samarbejde i forberedelsesperioden

9.3

Tilbudsgiver skal i sit tilbud redegøre for forslag til, hvordan Operatøren håndterer hændelser, der influerer på den fastlagte tidsplan eller i øvrigt påvirker Operatørens mulighed for en problemfri driftsstart, og hvordan Operatøren og dennes organisation håndterer de vigtigste forudsatte og uforudsatte hændelser i relation til at sikre en problemfri driftsstart.

Ved evalueringen af tilbuddene vil der blive lagt vægt på, om tilbudsgivers identificerer relevante hændelser og beskriver hensigtsmæssige initiativer til imødegåelse heraf.

4.7 Bilag 12 Organisation

4.7.1 Organisation i forberedelsesperioden

12.1

Tilbudsgiver skal i sit tilbud udførligt redegøre for, på hvilken måde organisationen til varetagelse af Forberedelsesperiodens gennemførelse etableres og opbygges, således at forberedelsernes gennemførelse er effektiv og målrettet samtidig med, at der er størst mulig sikkerhed for, at alle nødvendige forberedelser til en problemfri trafikafvikling i driftsperioden er behandlet og tilendebragt.

Redegørelsen skal beskrive såvel de nødvendige og hensigtsmæssige organisatoriske funktioner som kravene til bemanning af de pågældende funktioner, tilbudsgivers forslag til bemanning (antal og kompetencer) af organisationens nøglefunktioner, samt oplysninger om konkrete personer der vil indgå i organisationen i forberedelsesperioden. Organisationens interne struktur skal fremgå af redegørelsen.

Det skal endvidere fremgå, hvordan tilbudsgiver vil samarbejde med Skånetrafikens operatør i forberedelsesfasen.

Det skal af tilbudsgivers løsningsbeskrivelse fremgå, at tilbudsgiver er opmærksom på behovet for, at organisationen til varetagelse af forberedelsesperi-

odens gennemførelse er aktivt medvirkende til sikring af en problemfri drift i den første tid efter driftsstart, og det skal således af beskrivelsen fremgå på hvilken måde tilbudsgiver planlægger den organisatoriske håndtering af overgangen fra forberedelsesperioden til driftsperioden.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, at organisationen vurderes at bidrage til at understøtte og sikre fremdriften i forberedelsesperiodens aktiviteter samt bidrager til en problemfri driftsstart.

4.7.2 Organisation i Driftsperioden

12.2

Tilbudsgiver skal i sit tilbud udførligt redegøre for sin påtænkte organisation i driftsperioden. I redegørelsen skal oplyses om arbejdsgange og interne procedurer i operatørorganisationen.

Redegørelsen skal i tilbuddet knyttes sammen med en beskrivelse af tilbudsgivers forslag til en operatørorganisation, og skal som minimum omfatte:

- Organisationsplan med beskrivelse af nøglefunktioners opgaver og kompetencekrav til ansættelse i disse funktioner.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens organisation på baggrund heraf kan forventes, på kompetent vis, at kunne leve op til kontraktens krav og i det hele taget levere god kvalitet.

- Organisering af sikkerhed og sikkerhedspolitik.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om Operatørens håndtering af sikkerhedsspørgsmål og sikkerhedspolitik kan bidrage til at reducere risikoen for uheld og ulykker.

- Hvordan tilbudsgiver på organisatorisk niveau vil samarbejde med Skånetrafikens operatør i driftsperioden.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens samarbejde med Skånetrafikens operatør – for så vidt angår andre emneområder end de der specifikt er omtalt i øvrige bilag – kan forventes at bidrage til at sikre, at Operatøren kan leve op til kontraktens krav og i det hele taget levere god kvalitet.

- Iværksættelse af tiltag vedrørende etablering og opretholdelse af kontaktflade til operatørens omgivelser som f.eks. myndigheder, kommuner, trafikelskaber og pendlerforeninger.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på, om Operatørens kontakt til de nævnte interessenter kan bidrage til at tilvejebringe relevante input til forbedringer af den tilbudte service, til at skabe offentlig forståelse for udformningen af den tilbudte service og i det hele taget til at skabe kundetilfredshed og tiltrække passagerer.

4.7.3 Kvalitetssikring

12.3

Tilbudsgiver skal i sit tilbud beskrive kvalitetssikringssystemet til brug for opfyldelse af Kontrakten. Beskrivelsen skal indeholde angivelse af hvilke områder der omfattes af systemet samt en detaljeret angivelse af kvalitetssikringssystemets indhold. Videre skal beskrivelsen nærmere angive de forventede tidsterminer for implementeringen af kvalitetssikringssystemet opdelt på hvert enkelt område.

Ved evalueringen heraf vil Trafikstyrelsen lægge vægt på om Operatørens forventede kvalitetssikringssystemer i tilstrækkeligt omfang understøtter den kvalitet som forventes leveret i henhold til nærværende Kontrakt. Der vil blive lagt vægt på en hurtig, men dog realistisk implementeringsplan.

5 Information om skatter, miljø og arbejdsmiljø

Trafikstyrelsen anmoder om, at tilbudsgiver angiver, at tilbudsgiver ved udarbejdelsen af sit tilbud har taget hensyn til de gældende forpligtelser der gælder i Danmark vedrørende beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.

Angivelsen kan f.eks. have følgende ordlyd:

”Undertegnede tilbudsgiver har ved udarbejdelsen af dette tilbud taget hensyn til de forpligtelser, der gælder i henhold til bestemmelserne om beskyttelse på arbejdspladsen og om arbejdsforhold i øvrigt på det sted, hvor ydelsen skal præsteres.”

Se i øvrigt det beskrevne i Tilbudsgrundlag, afsnit 4.1.4.

6 Øvrige oplysninger mv.

Under dette punkt kan tilbudsgiveren anføre de øvrige oplysninger som tilbudsgiver i øvrigt finder relevant at lade indgå i deres tilbud. Beskrivelserne i dette afsnit vil ikke indgå i Trafikstyrelsens evaluering.

7 Endeligt tilbud

7.1 Operatørens endelige tilbud

Operatørens løsning, ovenstående afsnit 4, indgår som bilag 15 til Hovedkontrakten.

8 Tilbudsoplysninger og underskrift

Tilbuddet skal for at kunne komme i betragtning i den endelige evaluering være vedlagt tilbudsgivers løsningsbeskrivelse som bilag 15, og som det er tilkendegivet i Tilbudsgrundlag afsnit 4.

8.1 Underskrift

Tilbudsgiver erklærer ved sin underskrift på nærværende tilbud, at der i Operatørens løsning er medtaget alle forhold som er nødvendige til opfyldelse af Kontrakten, herunder også alle naturlige forhold som måtte ligge ud over, hvad der specifikt er krævet i Kontrakten eller udbudsbetingelserne.

Dato:

Tilbudsgiver:

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

***Bilag 15, Operatørens
løsningsforslag***

Bilag 15
Appendiks 1
Compliancelister

April 2007

1 Compliancelister

Bilag 2

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 3. | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 3.6 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2 | | | | |
| 4.3.1 | | | | |
| 4.3.2 | | | | |
| 4.3.3. | | | | |
| 4.3.4 | | | | |
| 4.4.1. | | | | |
| 4.4.2 | | | | |
| 4.4.3 | | | | |
| 4.4.4 | | | | |
| 4.5 | | | | |
| 4.6 | | | | |
| 5 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 5.1 | | | | |
| 5.1.1 | | | | |
| 5.1.2 | | | | |
| 5.1.3 | | | | |
| 5.1.4 | | | | |
| 5.1.5 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.2.1 | | | | |
| 5.2.2 | | | | |
| 5.3.1 | | | | |
| 5.3.2 | | | | |
| 5.3.3 | | | | |
| 6 | | | | |
| 6.1 | | | | |
| 6.1.1 | | | | |
| 6.2 | | | | |
| 6.2.1 | | | | |
| 6.2.2 | | | | |
| 6.3 | | | | |
| 6.4 | | | | |
| 6.4.1 | | | | |
| 6.5 | | | | |

Complianceliste – bilag 3

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.2.1 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 2.5 | | | | |
| 2.6 | | | | |
| 2.7 | | | | |
| 3 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2.1 | | | | |
| 3.2.2 | | | | |
| 3.2.3 | | | | |
| 3.2.4 | | | | |
| 3.2.5 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.1.1 | | | | |
| 4.1.2 | | | | |
| 4.1.3 | | | | |
| 4.1.4 | | | | |
| 4.2 | | | | |
| 4.2.1 | | | | |
| 4.2.2 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 4.2.3 | | | | |
| 4.2.4 | | | | |
| 5. | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.1.1 | | | | |
| 5.1.2 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.3 | | | | |
| 5.4 | | | | |
| 5.5 | | | | |
| 5.6 | | | | |
| 6 | | | | |
| 6.1 | | | | |
| 6.2 | | | | |
| 6.3 | | | | |
| 6.4 | | | | |
| 6.5 | | | | |
| 6.5.1 | | | | |
| 6.5.2 | | | | |
| 6.6 | | | | |
| 6.7 | | | | |
| 7 | | | | |
| 7.1 | | | | |
| 7.2.1 | | | | |
| 7.2.2 | | | | |
| 7.2.3 | | | | |
| 7.2.4 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 7.3 | | | | |
| 7.4 | | | | |
| 7.5 | | | | |
| 7.5.1 | | | | |
| 7.6 | | | | |
| 7.7. | | | | |

Complianceliste – bilag 4

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2 | | | | |
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4. | | | | |
| 3. | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 3.6 | | | | |
| 3.7 | | | | |

Complianceliste – bilag 5

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2 | | | | |
| 2.1 | | | | |
| 2.1.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.2.1 | | | | |
| 2.2.2 | | | | |
| 2.2.2.1 | | | | |
| 2.2.2.2 | | | | |
| 2.3.1 | | | | |
| 2.3.2 | | | | |
| 2.3.3 | | | | |
| 2.3.4 | | | | |
| 2.3.5 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 2.4.1 | | | | |
| 2.5 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.1.1 | | | | |
| 3.2.1 | | | | |
| 3.2.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 3.6 | | | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 4 | | | | |
|---|--|--|--|--|

Complianceliste – bilag 6

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2.1 | | | | |
| 2.2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4.1 | | | | |
| 2.4.2 | | | | |
| 2.4.3 | | | | |
| 2.4.4 | | | | |
| 3 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.2.1 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.3.1 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 3.6 | | | | |
| 3.7 | | | | |
| 3.8 | | | | |
| 4 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 4.2.1 | | | | |
| 4.3 | | | | |
| 5 | | | | |

Complianceliste – bilag 7

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 2.4.1 | | | | |
| 2.4.2 | | | | |
| 2.5.1 | | | | |
| 2.5.2 | | | | |
| 2.5.3 | | | | |
| 2.5.4 | | | | |
| 2.6 | | | | |
| 2.7 | | | | |
| 2.7.1 | | | | |
| 2.7.2 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.1.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.2.1 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 4 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 4.1.1 | | | | |
| 4.1.2 | | | | |
| 4.1.3 | | | | |
| 4.1.4 | | | | |
| 4.1.5 | | | | |
| 4.2.1 | | | | |
| 4.2.2 | | | | |
| 4.2.3 | | | | |
| 4.2.4 | | | | |
| 4.3.1 | | | | |
| 4.3.2 | | | | |
| 4.3.3 | | | | |
| 4.3.4 | | | | |
| 4.4.1 | | | | |
| 4.4.2 | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.1.1 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.3 | | | | |
| 5.4 | | | | |
| 6.1 | | | | |
| 6.2 | | | | |
| 6.3.1 | | | | |
| 6.3.2 | | | | |
| 6.4 | | | | |
| 7.1 | | | | |
| 7.2 | | | | |

| | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 8 | | | | |
|---|--|--|--|--|

Complianceliste – bilag 8

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.2.1 | | | | |
| 2.2.2 | | | | |
| 2.2.3 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 3.3.1 | | | | |
| 3.4 | | | | |
| 3.5 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2.1 | | | | |
| 4.2.2 | | | | |
| 4.2.3 | | | | |
| 4.2.4 | | | | |
| 4.2.5 | | | | |
| 4.3.1 | | | | |
| 4.3.2 | | | | |
| 4.3.3 | | | | |
| 4.3.4 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 4.3.5 | | | | |
| 4.3.6 | | | | |
| 4.4.1 | | | | |
| 4.4.2 | | | | |
| 4.4.3 | | | | |
| 4.4.4 | | | | |
| 4.4.5 | | | | |
| 4.5 | | | | |
| 4.6 | | | | |
| 4.7 | | | | |
| 4.8 | | | | |
| 4.9 | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.3 | | | | |
| 5.4 | | | | |
| 5.4.1 | | | | |
| 5.5 | | | | |
| 5.6 | | | | |

Complianceliste – bilag 9

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 1.1 | | | | |
| 1.2 | | | | |
| 1.3 | | | | |
| 1.3.1 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 1.3.2 | | | | |
| 2 | | | | |
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 2.5 | | | | |
| 2.6 | | | | |
| 2.7 | | | | |
| 2.8 | | | | |
| 2.9 | | | | |
| 2.10 | | | | |
| 2.11 | | | | |
| 2.12 | | | | |
| 3 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 3.3 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2 | | | | |
| | | | | |

Complianceliste – bilag 10

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 1 | | | | |
| 1.1 | | | | |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 1.2 | | | | |
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| | | | | |

Complianceliste – bilag 11

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2 | | | | |
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.3 | | | | |
| 2.4 | | | | |
| 3 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2 | | | | |
| 4 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.3 | | | | |

Complianceliste – bilag 12

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 2.1 | | | | |
| 2.2 | | | | |
| 2.2.1 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 2.3.1 | | | | |
| 2.3.2 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 3.2.1 | | | | |
| 3.2.2 | | | | |
| 3.2.3 | | | | |
| 4.1 | | | | |
| 4.2 | | | | |

Complianceliste – bilag 13

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 1 | | | | |
| 1.1 | | | | |
| 1.2 | | | | |
| 1.2.1 | | | | |
| 2 | | | | |
| 3 | | | | |
| 3.1 | | | | |
| 4 | | | | |
| 5 | | | | |
| 5.1 | | | | |
| 5.2 | | | | |
| 5.3 | | | | |
| 5.4 | | | | |
| 5.5 | | | | |
| 5.6 | | | | |

| | | | | |
|------|--|--|--|--|
| 5.7 | | | | |
| 5.8 | | | | |
| 6 | | | | |
| 7.1 | | | | |
| 8 | | | | |
| 9 | | | | |
| 10 | | | | |
| 10.1 | | | | |

Complianceliste – bilag 14

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 1.1 | | | | |
| 1.2 | | | | |
| 1.3 | | | | |
| 1.4 | | | | |
| 1.5 | | | | |
| 1.6 | | | | |
| 1.7 | | | | |

Complianceliste – bilag 15

| Krav nr. | Krav opfyldt | Krav delvist opfyldt | Krav ikke opfyldt | Bemærkninger |
|----------|--------------|----------------------|-------------------|--------------|
| 1 | | | | |
| 1.1 | | | | |
| 1.2 | | | | |
| 2 | | | | |

| | | | | |
|-------|--|--|--|--|
| 3 | | | | |
| 4 | | | | |
| 4.1.1 | | | | |
| 4.1.2 | | | | |
| 4.1.3 | | | | |
| 4.1.4 | | | | |
| 4.2.1 | | | | |
| 4.2.2 | | | | |
| 4.3.1 | | | | |
| 4.3.2 | | | | |
| 4.3.3 | | | | |
| 4.4.1 | | | | |
| 4.4.2 | | | | |
| 4.4.3 | | | | |
| 4.4.4 | | | | |
| 4.5.1 | | | | |
| 4.5.2 | | | | |
| 4.5.3 | | | | |
| 4.5.4 | | | | |
| 4.5.5 | | | | |
| 4.6.1 | | | | |
| 4.6.2 | | | | |
| 4.6.3 | | | | |
| 4.7.1 | | | | |
| 4.7.2 | | | | |
| 4.7.3 | | | | |
| 5 | | | | |

| | | | | |
|-----|--|--|--|--|
| 6 | | | | |
| 7.1 | | | | |
| 8 | | | | |
| 8.1 | | | | |
| | | | | |

*Trafikstyrelsen
Adelgade 13
DK-1304 København K.*

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

Bilag 15, Appendiks 1