



Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet

Materiel og infrastruktur

Bilag 3

JFK
PA

Handwritten text at the top of the page, possibly a title or header.

JFK
PA

Materiel og infrastruktur

Indhold

1.	Indledning	6
2.	Generelt om det rullende materiel	7
2.1.	Kontraktmateriellet	7
2.2.	Andet rullende materiel.....	7
3.	Krav til materiel.....	8
3.1.	Generelle krav til det rullende materiel.....	8
3.1.1.	Type.....	8
3.1.2.	Godkendelse af materiel.....	8
3.2.	Krav til togmateriel.....	9
3.2.1.	Forhold vedrørende strækningen Tønder – Niebüll	9
3.2.2.	Ændringer af det rullende materiel.....	9
3.2.3.	Ind- og udstigningsforhold.....	9
3.2.4.	Indretning	10
3.2.5.	Toiletter og flexrum.....	10
3.2.6.	Passagerkomfort.....	11
3.2.7.	Informationssystemer	11
3.2.8.	Miljøkrav	12
4.	Nyt signalsystem.....	13
4.1.	Fælles betingelser	14
4.1.1.	Tidsmæssig afgrænsning af kompensationsmodellen.....	14
4.1.2.	Opgørelse af fejlraten	15
4.2.	Kompensation for omkostninger til Erstatningstransport.....	16
4.3.	Kompensation for indtægtstab ved Særkøreplaner	16
4.4.	Kompensation for ekstra administrationsomkostninger	17
4.5.	Kompensation for ombygning af Kontraktmateriel	17
4.6.	Opgørelse og udbetaling af kompensation	18
5.	Vedligeholdelse og klargøring	19
5.1.	Vedligeholdelse.....	19
5.2.	Klargøring.....	20
5.3.	Graffiti og hærværk.....	20
6.	Vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter	21
6.1.	Vestbanen A/S' værksted i Varde	21
6.2.	DSB's værksteder og klargøringsfaciliteter.....	21
6.2.1.	Adgang til Opstillingsspor	22
7.	Infrastruktur.....	23
7.1.	Aftaler om adgang til infrastruktur	23
7.1.1.	Banedanmarks strækninger	23
7.1.2.	Option B (Tønder – Niebüll)	23
7.1.3.	Option C (Varde – Nørre Nebel)	24

7.2. Kompensation for ændringer i adgangskontrakten med
Banedanmark.....24

JFL
PA

1. Indledning

Dette Bilag oplister kravene til det rullende materiel, som anvendes i den udbudte togtrafik samt vilkår for Operatørens anvendelse af den infrastruktur som trafikken udføres på. I Bilaget er desuden beskrevet Operatørens muligheder og betingelser for dels at tilvejebringe rullende materiel til trafikken, dels at vedligeholde og klargøre det rullende materiel.

2. Generelt om det rullende materiel

2.1. Kontraktmateriellet

Operatøren overtager i forbindelse med Driftsstart 61 togsæt:

- 38 Lint 41-togsæt fra Arriva Tog A/S
- 20 Desiro-togsæt fra henholdsvis DSB (16 togsæt) og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (4 togsæt)

Såfremt Option C (Varde – Nørre Nebel) kaldes, overtager Operatøren desuden 2 Lint 41-togsæt fra Vestbanen A/S.

Den samlede materielflåde (i alt 58 eller 60 togsæt, såfremt Option C (Varde – Nørre Nebel) kaldes) betegnes "Kontraktmateriellet".

Operatøren er forpligtet til at anvende Kontraktmateriellet til at betjene de udbudte strækninger.

2.2. Andet rullende materiel

Operatøren skal sikre, at der til enhver tid er tilstrækkeligt rullende materiel til at opfylde de i Bilag 2, pkt. 5.2, angivne belægningskriterier, eksempelvis i forbindelse med stigende passagertal.

Operatøren kan med henblik herpå anskaffe Andet rullende materiel ved køb, leasing, lån eller leje. Operatørens omkostninger hertil er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet uvedkommende.

Der skal desuden være en tilstrækkelig materielreserve til at gennemføre de nødvendige klargørings-, vedligeholdelses- og reparationsopgaver.

JFH
PK

3. Krav til materiel

De nedenfor anførte krav til materiel gælder det rullende materiel, der skal benyttes på de udbudte strækninger, herunder både Kontraktmateriellet og eventuelt Operatørens eget tilvejebragte materiel.

3.1. Generelle krav til det rullende materiel

3.1.1. Type

Hvis Operatøren indsætter Andet rullende materiel, skal dette Andet rullende materiel være godkendt i overensstemmelse med gældende TSI-krav for rullende materiel, herunder:

- LOC & PAS TSI (Lokomotiver og rullende materiel)
- NOI TSI (Støj i delsystemet rullende materiel)
- PRM TSI (Tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer) inklusive danske skærpelser

Dette gælder for Andet rullende materiel, der ikke tidligere har været anvendt i Danmark. Indsættes Andet rullende materiel (nyt eller brugt) af en type, som har en gældende dansk overensstemmelseserklæring, vil det være tilstrækkeligt at leve op til krav, som den pågældende materieltype overholder i henhold til overensstemmelseserklæringen.

Det rullende materiel, inklusive eventuelt Andet rullende materiel, skal være selvkørende togsæt, hvert bestående af mindst 2 vognenheder.

Hvert togsæt skal være udstyret med mindst 2 motorer, som hver især skal have en effekt, der gør togsættet i stand til at køre med fuld passagerlast i henhold til Load class EL 4 i EN 13452-1 (alle sæder besat samt 4 stående passagerer per m²).

3.1.2. Godkendelse af materiel

Det påhviler Operatøren at opnå de nødvendige tilladelser og godkendelser af det rullende materiel og at afholde alle omkostninger hertil, herunder til eventuelle ændringer på materiellet.

Såfremt Option B (Tønder – Niebüll) kaldes, skal det rullende materiel desuden være godkendt til kørsel i Tyskland på den pågældende strækning. For yderligere information henvises til Eisenbahn-Bundesamt eller Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein.

Inden Operatørens eget tilvejebragte materiel må anvendes til kørsel i Danmark, skal der udstedes ibrugtagningstilladelser af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. For at opnå ibrugtagningstilladelser, skal der forinden være udstedt en overensstemmelseserklæring af Banedanmark, som bekræfter, at

det rullende materiel teknisk er i stand til at køre på Banedanmarks strækninger.

3.2. Krav til togmateriel

Kontraktmateriellet forventes inden Driftsstart at være forsynet med udstyr, som muliggør anvendelsen af det nye signalsystem, samt at kunne køre fleksibelt på strækninger med det nye signalsystem og det hidtidige signalsystem (ATC).

Såfremt Kontraktmateriellet ikke er klart ved Driftsstart, træder pkt. 4.5 om kompensation for ombygning af Kontraktmateriellet i kraft.

Leverandøren bærer ansvaret for funktionaliteten af signaludstyr indbygget i togene.

Såfremt Operatøren anskaffer Andet rullende materiel, som ikke tidligere har kørt i Danmark, er Operatøren ansvarlig for indbygning og funktionalitet af STM- og standard ETCS-udstyr i materiellet.

3.2.1. Forhold vedrørende strækningen Tønder – Niebüll

NAH.SH har meddelt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at ETCS niveau 1 vil blive installeret på strækningen den dansk-tyske landegrænse – Niebüll før ibrugtagning af ETCS på strækningen Bramming – den dansk-tyske landegrænse. Indtil da vil ATC forblive i brug.

For relevante driftsaspekter og krav vedrørende jernbaneservice for at betjene strækningen Tønder – Niebüll henvises til gældende lovgivning.

3.2.2. Ændringer af det rullende materiel

Ændringer af det rullende materiel som følge af nye eller reviderede krav fra myndigheder finansieres af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet efter skriftlig aftale med ministeriet i hvert enkelt tilfælde. Operatøren stiller materiellet til rådighed for udførelse af sådanne ændringsopgaver efter nærmere aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i hvert enkelt tilfælde. I en sådan aftale tages der blandt andet stilling til, hvorvidt Operatørens belægningskriterier midlertidigt skal justeres som følge af, at tilrådighedsstillingen bevirker, at belægningskriterierne i en længere periode ikke kan overholdes. Belægningskriterierne justeres alene, hvis der er enighed herom, og justeringen skal være midlertidig.

Ændringer af det rullende materiel som følge af Operatørens ønsker finansieres af Operatøren selv og giver kun anledning til justering af belægningskriterier, hvis der er enighed herom.

3.2.3. Ind- og udstigningsforhold

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

JFH
KJ

For at lette adgangen særligt for kørestolsbrugere, barnevogne og cykler skal mindst 1 dørparti have en døråbning på minimum 120 cm og have ind- og udstigning i niveau i forhold til en perronhøjde på 55 cm. Med ”døråbning” menes her den mindste vandrette fri afstand, som er begrænset af eksempelvis dørfor kanter, dørkarme eller andet udstyr i døråbningen, som begrænser den frie passage i hver side.

Fra dørpartiet i hvert togsæt med indstigning i niveau i forhold til perronhøjden på 55 cm skal der være adgang i samme niveau, dels til en passagerafdeling med plads til kørestole mv., dels til mindst 1 handicapvenligt toilet.

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

3.2.4. Indretning

Togsættene skal være indrettet med varmeanlæg og aircondition- eller klima-anlæg, der sikrer en behagelig temperatur i henhold til DS/EN 14750-1 (Jernbaneudstyr – Luftkonditionering i rullende materiel i by- og nærtrafik), isolerende ruder overalt, isolering udvendigt i vognkassen, der sikrer mod kulde- og trækgener, og effektiv solafskærmning i form af tonede ruder.

Der skal være fri gennemgang for passagerer mellem vogne i et togsæt.

Hvert togsæt skal ved hjælp af vægge og døre eller anden afskærmning være opdelt i mindst 3 passagersektioner.

Vægge og døre mellem sektioner i togsættet skal være forsynet med glaspartier, som giver mulighed for frit udsyn gennem togsættet.

Minimum 40 pct. af alle siddepladser (eksklusive klapsæder) skal være forsynet med separate 230 V el-stik.

3.2.5. Toiletter og flexrum

Toiletsystemerne skal være lukkede, det vil sige med opsamlingstank.

Der gælder følgende krav til antallet af toiletter, herunder handicaptoiletter samt antallet af flexrum, der kan rumme det anførte antal cykler, barnevogne eller kørestole. Kravene er bestemt ud fra antal siddepladser per togsæt.

Tabel 1 – Toiletter og flexrum

Siddepladser per togsæt		Minimum antal toiletter	Heraf minimum antal handicap-toiletter	Minimum antal flexrum	Minimum antal cykelpladser i flexrum*
Fra og med	Til og med				
1	140	1	1	1	4
141	250	2	1	1	8

251	-	3	2	2	12
-----	---	---	---	---	----

*) Skal også kunne benyttes til barnevogne eller lignende.

3.2.6. Passagerkomfort

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

Togsættene skal tilbyde passagererne en behagelig siddekomfort gennem en god affjedring af vognkassen og polstrede, ergonomiske sæder med stofbetæk. Kravet om ergonomiske sæder gælder dog ikke for klapsæderne.

Siddepladserne skal være nemme at rengøre og holde fri for graffiti.

Siddepladserne må maksimalt være arrangeret med 2+2 på tværs i vognen, svarende til 2 siddepladser på hver side af en midtergang.

Siddepladsbredden skal være minimum 450 mm (fraregnet eventuelle fastmonterede armlæn) og siddepladsinddelingen minimum 1900 mm for sæder vendt imod hinanden og 900 mm for sæder i rækkeopstilling (målt øverst på ryglænets bagside).

Alle siddepladser (eksklusive klapsæder) skal være indrettet med et bord, enten i form af et fast bord eller et klapbord, for eksempel monteret på bagsiden af det foranstående ryglæn.

Den indvendige belysning skal give passagererne et behageligt lys i henhold til DS/EN 13272 (Jernbaneudstyr – Elektrisk belysning i rullende materiel inden for offentlig transport) eller lignende standard. Belysningen over siddepladserne (eksklusive klapsæder) skal i middel målt 80 cm over sædehøjde være minimum 250 lux.

Løbeegenskaberne målt ved Ride Comfort Index Wz skal målt efter ISO 2631 eller lignende standard være under 2,5. Dette gælder:

- på lige spor fra 0 km/t til maksimal hastighed,
- på hjul fra maksimumsmål til minimumsmål af hjuldiameter,
- hastighed fra 0 km/t til maksimal hastighed med maksimal manglende overhøjde.

Operatøren skal på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets anmodning fremlægge dokumentation for Wz-tallet.

3.2.7. Informationssystemer

Hver passagersektion skal være udstyret med audiovisuelle informationssystemer i form af højttaleranlæg og automatiske skilte, der som minimum løbende under kørslen skal kunne informere om næste station. Højttaleranlægget skal kunne gengive informationer fra føreren til ethvert tilkøbet togsæt.

Togsættene skal være udstyret med skilte både i front og på siden, der viser togets destination. Skiltene skal være belyste af lyskilder i togsættet og tydeligt læsbare udefra i en afstand på minimum 10 m.

Togsættene skal være udstyret med et automatisk passagertællesystem med en dokumenteret usikkerhed på maksimalt +/-5 pct. på passagertallet. Systemet skal tælle 90 pct. af alle standsninger. For de dele af Kontraktmateriellet, der ikke er udstyret med passagertællesystem ved overdragelse, skal der være installeret et automatisk tællesystem senest 6 måneder efter Driftsstart.

3.2.8. Miljøkrav

Dieselmotorer skal overholde bekendtgørelse nr. 1458 af 7. december 2015 om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke-vejgående maskiner mv., herunder for så vidt angår emissionsgrænseværdier.

Det rullende materiel må ved forbikørsel have et maksimalt støjniveau (L_{Amax}) på 90 dB(A) i henhold til ISO 3095.

4. Nyt signalsystem

I løbet af Kontraktperioden udskiftes de danske jernbanesignalsystemer til det fælleseuropæiske togkontrolsystem, ERTMS.

Tidspunkterne for den forventede ibrugtagning af det nye signalsystem fremgår af Tabel 2.

Tabel 2 – Forventet ibrugtagning af det nye signalsystem

Strækning	Tidspunkt
(Struer) – Thisted	2019-2022
Struer – (Langå)	2019-2022
(Odense) – Svendborg	2019-2022
(Vejle) – Struer	2019-2022
(Skanderborg) – (Skjern)	2023-2024
(Esbjerg) – Holstebro	2023-2024
(Aarhus H) – Hobro	2023-2025
(Fredericia) – Aarhus H	2023-2025
Esbjerg – (Lunderskov)	2026-2030
(Bramming) – Tønder	2026-2030

() angiver, at stationen ikke er omfattet af nye signaler.

Det nye signalsystem består af sikringsanlæg, overkørselsanlæg, togkontrollsystemer og dataradiosystem samt alle andre anlæg beregnet til detektering og styring af togs kørsel på banenettet. Systemet omfatter endvidere den software og de rutiner, som muliggør anvendelsen af signalsystemet. Brug af systemet forudsætter alle nødvendige myndighedsgodkendelser.

I forbindelse med udskiftning af de danske signalsystemer til det fælleseuropæiske togkontrollsystem, ERTMS, er Operatøren forpligtet til at indtræde i de nødvendige aftaler med Banedanmark og/eller Signalprogrammet om den fælleseuropæiske standard for togkontrollsystemer, ETCS/ERTMS.

På tidspunktet for afgivelse af tilbud vil der endnu ikke foreligge praktiske erfaringer fra indførelsen af det nye signalsystem på fjernbanestrækninger i Danmark.

JFH
PA

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor fastlagt nedenstående kompensationsmekanismer, der skal beskytte Operatøren mod nogle af omkostningerne ved Aflyste ankomster og nedsat funktionalitet i trafikafviklingen, som direkte eller indirekte skyldes indførelsen af det nye signalsystem. Fejl i de ovenfor anførte signalsystemelementer anses i den forbindelse som fejl ved signalsystemet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har fastlagt følgende 3 kategorier for kompensation:

1. Kompensation for omkostninger til Erstatningstransport
2. Kompensation for ekstra administrationsomkostninger
3. Kompensation for indtægtstab ved Særkøreplaner

Der er en række betingelser for udbetaling, der er fælles for de 3 kategorier af kompensation. Derudover er der betingelser, der er specifikke for hver af de 3 kategorier af kompensation.

Derudover er der mulighed for kompensation, hvis Kontraktmateriellet ved Driftsstart ikke er parat til kørsel på strækninger med det nye signalsystem.

4.1. Fælles betingelser

Kompensationsmodellen omfatter de udbudte strækninger undtaget Option B (Tønder – Niebüll) og Option C (Varde – Nørre Nebel).

Kompensationsmodellen træder i kraft enten fra Driftsstart eller tidspunktet for ibrugtagning af det nye signalsystem, afhængig af hvilket af de to tidspunkter der er det seneste.

Fejl i det hidtidige signalsystem frem til ibrugtagning af det nye signalsystem er ikke omfattede af kompensationsmodellen.

I alle andre forhold vedrørende forsinkelser og nedsat funktionalitet som følge af fejl på infrastrukturen, der ikke skyldes det nye signalsystem, skal Operatøren acceptere de almindeligt gældende betingelser for brug af Bannedanmarks infrastruktur, jf. Kontraktens bestemmelser.

Operatøren kompenseres alene som følge af forhold vedrørende Aflyste ankomster og nedsat funktionalitet som følge af det nye signalsystem (og altså ikke på grund af for eksempel infrastrukturarbejderne forbundet med at installere det nye signalsystem), som nærmere beskrevet i pkt. 4.1-4.6. Operatøren kompenseres ikke som følge af andre forhold.

4.1.1. Tidsmæssig afgrænsning af kompensationsmodellen

Kompensationsmodellen afspejler, at der i en periode kan være en større fejlrate for det nye signalsystem, end Operatøren med rimelighed kunne forvente. Der kan derfor alene komme kompensation til udbetaling indtil det tidspunkt, hvor det nye signalsystem har opnået og vedligeholdt en bestemt funktionalitet.

Der kan således beregnes kompensation for det nye signalsystem, indtil fejlratenniveauet for det nye signalsystem samlet set på de udbudte strækninger (undtaget strækningerne Tønder – Niebüll og Varde – Nørre Nebel, jf. pkt. 4.1) i en sammenhængende periode på 12 måneder er nået ned på et gennemsnitligt niveau svarende til det gennemsnitlige fejlratenniveau for det hidtidige signalsystem på samme strækninger. Dette er i perioden 2014-2016 opgjort til 0,2 pct.

Ovenstående periode på 12 måneder skal ligge efter, at det nye signalsystem er udrullet på samtlige de udbudte strækninger med undtagelse af Option B (Tønder – Niebüll) og Option C (Varde – Nørre Nebel).

Dette gælder dog ikke, hvis fejl i det nye signalsystem i denne periode har ført til, at der på en eller flere af de udbudte strækninger har været en Særkøreplan, der berettiger til kompensation, jf. pkt. 4.3.

4.1.2. Opgørelse af fejlraten

Fejlraten opgøres som Aflyste ankomster som følge af sikringsfejl, der kan henføres til det nye signalsystem på Banedanmarks registreringsstationer inden for Kontraktens område i forhold det samlede antal Togtrafik Planlagt:

$$\text{Fejlrate} = \frac{\text{Aflyste ankomster som følge af sikringsfejl}}{\text{Togtrafik Planlagt}}$$

Fejlraten opgøres på grundlag af Køreplanen. I perioder med Særkøreplan, der skyldes andre forhold end signalsystemet, beregnes den i forhold til Særkøreplanen, så længe årsagen/årsagerne til Særkøreplanen er gældende.

Fejl vedrørende signalsystemet registreres i Banedanmarks Regularitets- og Driftsstatistik System (RDS) ved hjælp af en underkode i kategorien ”Sikringsanlægsfejl”, som angiver, om en fejl vedrører det nye signalsystem eller det hidtidige signalsystem, samt om en Aflyst ankomst er forårsaget af fejl i det nye signalsystem på andre strækninger.

Følgende betragtes som Aflyste ankomster som følge af sikringsfejl i det nye signalsystem:

- Aflyste ankomster på strækninger, hvor det nye signalsystem er taget i brug, som følge af signalfejl på de pågældende strækninger.
- Aflyste ankomster på strækninger, hvor det nye signalsystem ikke er taget i brug, som følge af signalfejl på andre strækninger, hvor det nye signalsystem er taget i brug.
- Planlagt togkørsel på strækninger med gamle signaler, der aflyses grundet manglende personale eller togmateriel som følge af fejl i nyt signalsystem på andre strækninger.

JH
Pf

4.2. Kompensation for omkostninger til Erstatnings-transport

Aflyste ankomster, der skyldes det nye signalsystem, medfører ikke ophævelse af Operatørens pligt til at indsætte Erstatningstransport.

Operatøren kompenseres for nettoudgiften til indsættelse af busser ved aflysninger, som følge af det nye signalprogram. En aflysning er en følge af det nye signalsystem, hvis den medregnes i opgørelsen af fejlraten, jf. pkt. 4.1.2.

Operatøren skal på Transport, Bygnings- og Boligministeriets forespørgsel kunne dokumentere rimeligheden af prisniveauet for de afholdte omkostninger til bustransport.

Operatøren kompenseres som følger:

- Ved aflysninger på op til 1 dag opgøres nettoudgiften som omkostningerne til bustransport fratrukket sparede udgifter til baneafgifter og energiforbrug for den aflyste togkørsel. Aflyst togkørsel registreres på baggrund af Banedanmarks opgørelse af Aflyst togankomst ganget med afstanden mellem Registreringsstationerne.
- Hvis en fejl fører til aflysninger af mere end 1 dags varighed, opgøres nettoudgiften som omkostningerne ved bustransport, fratrukket sparede udgifter til baneafgifter, energiforbrug og øvrige kilometerafhængige omkostninger. Der beregnes ikke negativ kompensation.

4.3. Kompensation for indtægtstab ved Særkøreplaner

Operatøren kompenseres for indtægtstab ved reduceret togtrafikbetjening i Særkøreplaner på de udbudte strækninger forårsaget af nedsat funktionalitet som følge af det nye signalsystem.

Kompensation for indtægtstab forudsætter, at den nedsatte funktionalitet har en varighed og virkning, der efter pålæg fra Banedanmark gør det nødvendigt at udarbejde en Særkøreplan med længere rejsetider og/eller færre togafgange, jf. Bilag 2, pkt. 5.

Operatørens realiserede indtægter for en strækning, der berøres af Særkøreplanen, opgøres som af summen af billetindtægter for alle Stationer på strækningen. Billetindtægterne for hver Station opgøres som indtægterne for alle rejser til og fra de enkelte Stationer. For rejser mellem Stationer på de udbudte strækninger og Stationer uden for de udbudte strækninger opgøres billetindtægten alene til den del, der henregnes til Kontrakten.

De realiserede indtægter opgøres for kalenderåret som helhed.

De realiserede indtægter sammenlignes med den højeste indtægt i et af de foregående to år før Særkøreplanen (herunder om nødvendigt ved sammenligning med den indtægt den foregående operatør opnåede).

Ved beregnede indtægtstab større end i alt 5 mio. DKK årligt kompenseres Operatøren i det efterfølgende år for et langsigtet indtægtstab med 10 pct. af indtægtstabet i første år. Kompensation for langsigtede indtægtstab vedrører hele det foregående år (og tæller derfor ikke med ved og omfattes ikke af bundfradraget i udbetalingsåret).

4.4. Kompensation for ekstra administrationsomkostninger

Operatøren kompenseres for ekstra administrationsomkostninger forbundet med håndtering af trafikændringer, jf. pkt. 4.2. Kompensationen opgøres som et generelt 6 pct. tillæg til den i forvejen opgjorte kompensation for aflyst togekørsel under pkt. 4.2.

4.5. Kompensation for ombygning af Kontraktmateriel

Såfremt Kontraktmateriellet ikke er parat til kørsel på strækninger med det nye signalsystem, kompenseres Operatøren for genererne i forbindelse med ombygning af Kontraktmateriellet. Denne kompensation er uafhængig af de fælles betingelser i pkt. 4.1.

Operatøren er forpligtet til at stille togene til rådighed for indbygning af udstyr i en periode af op til 10 dage per togsæt og med maksimalt 1 togsæt ude af drift af gangen.

Udstyret leveres – sammen med tilhørende indbygning – uden bekostning for Operatøren.

Operatøren kompenseres for ovenstående med følgende:

- Kapitalomkostninger (opgjort ved afskrivning i henhold til Operatørens sædvanlige regnskabspraksis tillagt en forrentning på 5 pct. for den faktiske periode, hvert togsæt stilles til rådighed for ombygning).
- Dokumenterede merudgifter ved en forringet Omløbsplan som følge af manglende rådighed over Kontraktmateriel beregnet til kørsel på strækninger med nyt signalsystem.

Det er en forudsætning for en sådan refusion, at udgifterne ikke kunne være undgået ved en anden mulig Omløbsplan, hvilket Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er berettiget til at efterprøve.

4.6. Opgørelse og udbetaling af kompensation

Adgang til kompensation efter pkt. 4.2-4.5 opgøres én gang per kalenderår.

Der udbetales et beløb svarende til den opgjorte kompensation i medfør af pkt. 4.2 og 4.4, acontobeløb for indtægtstab i medfør af pkt. 4.3 baseret på den umiddelbart opgjorte kompensation med udgangspunkt i de kendte passagerindtægter fra forudgående kalenderår og kompensation for ombygning af Kontraktmateriellet i medfør af pkt. 4.5.

I den samlede årlige kompensation i medfør af pkt. 4.2-4.4 modregnes et bundfradrag på 0,5 mio. DKK som en modregning af fejl, der måtte forventes ved det nuværende signalsystem. Bundfradraget opgøres forholdsmæssigt i første og sidste år af Driftsperioden.

Betalingen udbetales som tillæg til førstkommende månedlige kontraktbetaling, efter kompensationen er opgjort, med forbehold for den endelige fordeling af passagerindtægter.

Når de endelige fordelte passagerindtægter foreligger, opgøres den endelige kompensation, og eventuel positiv eller negativ justering gennemføres i forbindelse med næste månedlige kontraktbetaling.

5. Vedligeholdelse og klargøring

5.1. Vedligeholdelse

Operatøren er ansvarlig for al vedligeholdelse af det rullende materiel, herunder organisering og aftaler med eventuelle Underleverandører. Pligten til vedligeholdelse gælder også specialværktøj samt Omløbsdele.

Vedligeholdelsen skal udføres, således at det rullende materiel, specialværktøj og Omløbsdele til enhver tid i Driftsperioden fremstår vel vedligeholdt og – hvad angår Kontraktmateriellet – i samme stand som ved overtagelsen, bortset fra almindeligt slid og ælde, som ikke kompenseres gennem vedligeholdelse i henhold til leverandørens/fabrikkens forskrifter herfor.

Til løsning af disse opgaver skal Operatøren indgå særskilt aftale med Vestbanen A/S om leje af værksted i Varde. Operatøren har desuden mulighed for efter særskilt aftale med DSB at leje eller benytte vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter ejet af DSB.

Det påhviler Operatøren at disponere over og indregne tilstrækkeligt reservemateriel (værkstedesreserver) i sin planlægning af vedligeholdelse og klargøring.

Vedligeholdelsen skal udføres efter leverandørens/fabrikkens anvisninger. Operatøren skal løbende udfærdige verificerbar dokumentation for udført vedligeholdelse og reparationer, herunder af hver enkelt arbejdsopgave ved de enkelte eftersyn. Denne dokumentation skal fremlægges i forbindelse med en eventuel overdragelsesforretning, jf. Bilag 4, pkt. 3, og Operatøren skal indestå for rigtigheden af denne, ligesom den på forlangende skal fremlægges for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan føre stikprøvekontrol med Operatørens vedligeholdelse af det rullende materiel, herunder Operatørens dokumentation for udført vedligeholdelse. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan udpege en sagkyndig person til at udføre kontrollen på Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vegne.

Operatøren skal give uhindret adgang for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og eventuelt den sagkyndige for udførelsen af kontrollen. Tilsynet skal tilrettelægges, således at det i videst muligt omfang ikke påvirker den ordinære anvendelse af materiellet i drift.

Reparationer (afhjælpende vedligeholdelse) har til formål at genoprette opståede skader og fejl på togsættene, herunder også skader og havarier som følge af ulykker og lignende. Reparationer skal ske i et sådant tempo og omfang, at kunderne ikke generes eller påvirkes af skaden eller fejlen i længere tid end højst nødvendigt. Reparationer af skader og fejl, der ikke har indvirkning på sikkerheden eller påvirker passagererne, skal senest være af-

hjulpet, inden det pågældende materiel har kørt 25.000 km eller inden for én måned alt efter, hvad der kommer først efter, at skaden eller fejlen er opdaget.

5.2. Klargøring

Operatøren er ansvarlig for klargøring af det rullende materiel.

Klargøring omfatter den daglige servicering af materiellet, før materiellet indsættes i drift, herunder eksempelvis indvendig og udvendig rengøring, forsyning med forbrugsstoffer, påfyldning af vand, sæbe og papir, tømning af affald og fækalier, udskiftning af reklamer, affaldsposer og defekte apteringsdele samt udbedring af eventuelle skader og fejl, som ikke kræver et værkstedsbesøg.

Operatøren er ansvarlig for, at det rullende materiel fremstår rengjort, ryddeligt og funktionsdueligt for passagererne. Operatøren skal herved navnlig sikre, at:

- toiletterne er funktionsdygtige og rengjorte, og at der ikke mangler vand, sæbe eller papir,
- højttaleranlæg, elektronisk informationsdisplay, klimaanlæg, el-stik og belysning fungerer korrekt,
- passagerafsnittene er rengjorte, ryddet for efterladt affald og forsynet med tomme affaldsposer,
- sæderne ikke er defekte, plettede eller snavsede,
- den udvendige vognkasse, herunder også vinduerne, er rengjort.

5.3. Graffiti og hærværk

Operatøren skal til enhver tid og uden unødigt ophold holde det rullende materiel frit for graffiti, såvel indvendigt som udvendigt, samt udbedre eventuelle skader efter hærværk.

6. Vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter

6.1. Vestbanen A/S' værksted i Varde

Operatøren skal jf. pkt. 5.1 og uafhængigt af, om Option C (Varde – Nørre Nebel) kaldes, indgå særskilt aftale med Vestbanen A/S om leje af Vestbanen A/S' værksted i Varde.

6.2. DSB's værksteder og klargøringsfaciliteter

Operatøren har i forbindelse med vedligeholdelse og klargøring af det rullende materiel mulighed for at anvende DSB's faciliteter på vilkår, som fremgår af de nedenfor nævnte aftaler.

Operatøren har således mulighed for at indgå aftaler med DSB om henholdsvis benyttelse eller leje af følgende faciliteter:

Benyttelse:

- DSB's klargøringsanlæg i Esbjerg, herunder blandt andet:
 - Olieforsyningsanlæg
 - Vaskeanlæg
 - Klargøring generelt: Vand, fækaliætømning, sand
- DSB's klargøringsanlæg i Fredericia, herunder blandt andet:
 - Olieforsyningsanlæg
 - Klargøring generelt: Vand, fækaliætømning, sand
- DSB's klargøringsanlæg i Odense, herunder blandt andet:
 - Olieforsyningsanlæg
 - Klargøring generelt: Vand, fækaliætømning, sand
- DSB's klargøringsanlæg i Aarhus, herunder blandt andet:
 - Olieforsyningsanlæg
 - Vaskeanlæg
 - Klargøring generelt: Vand, fækaliætømning, sand
- DSB's hjulafdrejningsanlæg i Aarhus

Leje:

- DSB's klargøringsanlæg i Struer, herunder blandt andet:
 - Eftersynshal
 - Olieforsyningsanlæg
 - Vaskeanlæg
 - Klargøring generelt: Vand, fækaliætømning, sand

- DSB's olieforsyningsanlæg i Herning
- DSB's værkstedsfaciliteter (hittidigt godsværksted) i Fredericia, herunder blandt andet:
 - Værkstedsbygning
 - Øvrige mindre lejemål

For nærmere oplysninger om de enkelte faciliteter henvises til Baggrundsmaterialet.

Operatøren har ikke adgang til at anvende DSB's faciliteter, medmindre Operatøren indgår aftale herom med DSB.

Spor og arealer i forbindelse med faciliteterne ejes dels af DSB, dels af Banedanmark, mens selve faciliteterne ejes af DSB.

6.2.1. Adgang til Opstillingsspor

Spor til opstilling af rullende materiel findes på en række Stationer. Hovedparten af disse spor ejes af Banedanmark. Der henvises til Banedanmarks Netredegørelse for en nærmere oversigt over relevante Opstillingsspor samt procedurer og vilkår for tildeling af kapacitet.

For Opstillingsspor ejet af Banedanmark er betalingen for brug af Opstillingsspor reguleret i bekendtgørelse nr. 1189 af 17. december 2003 om satser for baneafgifter og for miljøtilskud til godstransport på jernbane", mens brug af Opstillingsspor ejet af DSB følger bestemmelserne i bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 om modtagepligt på stationer.

For adgang til Opstillingsspor ejet af DSB er Operatøren forpligtet til at indgå adgangskontrakt med DSB.

7. Infrastruktur

7.1. Aftaler om adgang til infrastruktur

Operatøren skal indgå de nødvendige aftaler med infrastrukturforvaltere om anvendelse af den infrastruktur, der er nødvendig for at gennemføre den udbudte trafik. Indgåelse af aftaler med infrastrukturforvaltere fratager ikke Operatøren for ansvaret for disponering af egne ressourcer, for eksempel rullende materiel og lokomotivførere.

7.1.1. Banedanmarks strækninger

Banedanmark er infrastrukturforvalter på de strækninger, der er ejet af Banedanmark, og varetager dermed banedrift, kapacitetstildeling, trafikstyring og trafikinformation mv.

Operatøren er forpligtet til at indgå adgangskontrakt med Banedanmark.

Banedanmark stiller i henhold til adgangskontrakt mellem Banedanmark og Operatøren 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.

7.1.2. Option B (Tønder – Niebüll)

Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (herefter "NEG") er infrastrukturforvalter på strækningen den dansk-tyske landegrænse – Niebüll, mens Deutsche Bahn (DB Station & Service/DB Netz) er infrastrukturforvalter på Niebüll Station.

Såfremt Option B (Tønder – Niebüll) kaldes, skal Operatøren, inden for de af infrastrukturforvalterne fastsatte frister, indgå de nødvendige aftaler om infrastrukturbenyttelse med NEG og Deutsche Bahn.

Operatøren skal ikke afholde infrastrukturafgifter for benyttelse af strækninger og Stationer i Tyskland i relation til Kontrakten. Infrastrukturafgifter afholdes af NAH.SH, der tager kontakt til de tyske infrastrukturforvaltere og indgår aftale om afregning af de korrekte infrastrukturafgifter. Ændringer i infrastrukturafgifterne er Operatøren og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet uvedkommende.

For information om operatørkontrakter, andre infrastrukturoplysninger og/eller navne på kontakter vedrørende den dansk-tyske grænse, Niebüll-strækningen og/eller Niebüll Station henvises til NEG og Deutsche Bahn. Prisen, som Operatøren tilbyder for Option B (Tønder – Niebüll), såfremt den kaldes, er eksklusiv udgifter relateret til tyske afgifter for brug af spor og stationer.

7.1.3. Option C (Varde – Nørre Nebel)

Vestbanen A/S ejer strækningen Varde – Nørre Nebel og udpeger en infrastrukturforvalter på denne.

Såfremt Option C (Varde – Nørre Nebel) kaldes, skal Operatøren indgå adgangskontrakt med Vestbanen A/S og den af Vestbanen A/S udpegede infrastrukturforvalter.

7.2. Kompensation for ændringer i adgangskontrakten med Banedanmark

Adgangskontrakten mellem Banedanmark og Operatøren gælder på tidspunktet for udbud for ét år ad gangen, og de nærmere vilkår i adgangskontrakten vil derfor kunne ændre sig i løbet af Kontraktperioden. Ændringer, der måtte være til Operatørens ulempe, medfører ikke ophævelse af Operatørens forpligtelse, jf. pkt. 7.1.1, til at indgå adgangskontrakt med Banedanmark.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har derfor fastlagt nedenstående kompensationsmekanisme, der skal beskytte Operatøren mod eventuelle meromkostninger som følge af ændringer i adgangskontrakten.

Kompensationsmodellen omfatter de udbudte strækninger undtaget Option B (Tønder – Niebüll) og Option C (Varde – Nørre Nebel).

Kompensationsmodellen træder i kraft på tidspunktet for indgåelse af adgangskontrakten mellem Banedanmark og Operatøren.

Operatøren kompenseres alene for væsentlige, dokumenterede meromkostninger som følge af ændringer i adgangskontrakten.

Adgang til kompensation opgøres én gang per kalenderår.

Der udbetales et beløb svarende til de opgjorte meromkostninger.

Betalingen udbetales som tillæg til førstkommende månedlige kontraktbetaling.

Såfremt ændringer i adgangskontrakten er til Operatørens fordel og medfører en nettogevinst for Operatøren, reguleres der herfor efter samme principper.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 41 71 27 00,
trm@trm.dk
www.trm.dk