



Transport-, Bygnings-
og Boligministeriet

Trafik

Bilag 2

JFH
PA

JF 14
FA

Trafik

Indhold

1.	Indledning	6
2.	Den trafikale ydelse	7
2.1.	Strækninger og togkilometerproduktion	7
2.2.	Den trafikale basisydelse, jf. Appendiks 2.1.....	8
2.2.1.	Aarhus – Langå – Struer	8
2.2.2.	Struer – Thisted.....	8
2.2.3.	Aarhus – Skanderborg – Herning	8
2.2.4.	Herning – Skjern.....	8
2.2.5.	Skjern – Esbjerg	8
2.2.6.	Esbjerg – Ribe – Tønder	9
2.2.7.	Struer – Herning – Vejle	9
2.2.8.	Odense – Svendborg.....	9
2.3.	Udvidelse ved etablering af nye Stationer	9
3.	Optioner.....	10
3.1.	Option B: Trafikering Tønder – Niebüll; Uden skift Esbjerg – Niebüll	10
3.2.	Option C: Trafikering Varde – Nørre Nebel	10
3.3.	Option D: Ændringer i trafikomfanget.....	10
4.	Køreplanlægning og omløbsplanlægning	12
4.1.	Transport-, Bygnings- og Boligministeriets krav til Køreplaner	12
4.2.	Proces for godkendelse af Køreplan	12
4.3.	Krav til betjeningsomfanget	12
4.4.	Omløbsplaner	13
4.5.	Høring og samarbejde	13
4.5.1.	Samarbejde med andre parter om køreplanlægning.....	13
4.5.2.	Høring af NAH.SH, kommuner, pendlerrepræsentanter mv. 13	
4.6.	Afvigelser fra Køreplanen	14
4.6.1.	Særkøreplaner	14
4.6.1.1.	Generelt.....	14
4.6.1.2.	Planlægning af Særkøreplaner	14
4.6.1.3.	Evaluering af Særkøreplaner og Erstatningstransport.....	14
4.6.2.	Akut opståede uforudsete hændelser	14
4.6.2.1.	Generelt.....	14
4.6.2.2.	Samarbejde med andre parter	15
5.	Belægningskriterier og passagertællinger	16
5.1.	Kapacitet og gennemførelse af passagertællinger	16
5.1.1.	Krav til passagertællinger.....	16
5.2.	Beregning af belægningsprocent	17
5.2.1.	Belægningskriterier på Togafgange.....	18

JFH
PA

Appendikser:

Appendiks 2.1 – Trafikeringsomfang, basis

Appendiks 2.2 – Trafikeringsomfang, optioner

1. Indledning

Dette Bilag fastlægger kravene til den trafikale ydelse for den udbudte trafik. Den trafikale ydelse er defineret af betjeningsomfang, køreplanlægning og belægningskriterier.

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

JFH
PA

2. Den trafikale ydelse

2.1. Strækninger og togkilometerproduktion

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

- Aarhus – Langå – Struer
- Struer – Thisted
- Aarhus – Skanderborg – Herning
- Herning – Skjern
- Skjern – Esbjerg
- Esbjerg – Ribe – Tønder
- Struer – Herning – Vejle
- Odense – Svendborg

I forhold til den planlagte produktion kan den faktiske produktion reduceres med op til 0,5 pct. som følge af rettidigt og ikke rettidigt varslede aflyste tog. Den opgjorte produktion vedrører alene togtrafik, som omfatter passagertransport og dermed ikke kørsel med tomt materiel for eksempel til/fra værksted eller placeringskørsel. Såfremt Operatøren i et givent år ikke har leveret den pligtige togkilometerproduktion - med de ovennævnte, mulige korrektioner – reguleres vederlaget forholdsmæssigt baseret på de tilbudte priser for basisydelsen og eventuelt kaldte optioner i Bilag 13 som illustreret nedenfor:

$$\text{Regulering} = \frac{\text{vederlaget for det pågældende år}}{\text{antal planlagte km for det pågældende år}} \times \text{ikke tilladte afvigelse i km}$$

Operatørens ansvar i forbindelse med Erstatningstransport er beskrevet i pkt. 4.6.1.2. Trafikering udført med togbusser indgår i Operatørens togkilometerproduktion med de Togkilometer, som togbusserne erstatter.

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

Regelmæssigt indsatte ekstra tog kan opnå status af offentlig servicetrafik, og derved få fortrinsret til ledig kapacitet, såfremt de pågældende tog er personførende tog og køres for at aflaste Togafgange, der er en del af trafikforpligtelsen.

2.2. Den trafikale basisydelse, jf. Appendiks 2.1

Operatøren har ansvaret for planlægning, drift og markedsføring af offentlig servicetrafik med tog på strækningerne nævnt i pkt. 2.2.1-2.2.8.

Der kan ikke ændres på betjeningen af standsningsstederne uden forudgående aftale med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Sådanne ændringer fastlægges i tillægskontrakter, jf. Hovedkontraktens pkt. 1.5.

Operatøren kan på strækningerne indføre behovsstandsning, såfremt der altid er tid i Køreplanen til alle standsninger, jf. Appendiks 2.1. og 2.2.

2.2.1. Aarhus – Langå - Struer

Aarhus – Viborg omfattende standsningsstederne:

Aarhus H, Hinnerup, Hadsten, Langå, Ulstrup, Bjerringbro, Rødkærsbro, Viborg.

Viborg – Skive omfattende standsningsstederne:

Viborg, Stoholm, Højslev, Skive.

Skive – Struer omfattende standsningsstederne:

Skive, Vinderup, Struer.

2.2.2. Struer – Thisted

Struer – Thisted omfattende standsningsstederne:

Struer, Humlum, Oddesund Nord, Uglev, Hvidbjerg, Lyngs, Ydby, Hurup Thy, Bedsted Thy, Hørdum, Snedsted, Sjørring, Thisted.

2.2.3. Aarhus – Skanderborg – Herning

Århus – Skanderborg omfattende standsningsstederne:

Aarhus H, Viby Jylland, Hørning, Skanderborg.

Skanderborg – Silkeborg – Herning omfattende standsningsstederne:

Skanderborg, Alken, Ry, Laven, Svejlbæk, Silkeborg, Engesvang, Bording, Ikast, Hammerum, Birk Centerpark, Herning.

2.2.4. Herning – Skjern

Herning – Skjern omfattende standsningsstederne:

Herning, Herning Messecenter, Studsgård, Troldhede, Kibæk Borris, Skjern.

2.2.5. Skjern – Esbjerg

Skjern – Varde omfattende standsningsstederne:

Skjern, Tarm, Ølgod, Gårde, Tistrup, Sig, Varde Nord, Varde.

Varde – Esbjerg omfattende standsningsstederne:

Varde, Varde Kaserne, Guldager, Gjesing, Spangsbjerg, Esbjerg.

JFH
PA

2.2.6. Esbjerg – Ribe – Tønder

Esbjerg – Ribe omfattende standsningsstederne:

Esbjerg, Tjæreborg, Bramming, Sejstrup, Gredstedbro, Ribe Nørremark, Ribe.

Ribe – Tønder omfattende standsningsstederne:

Ribe, Hviding, Rejsby, Brøns, Skærbæk, Døstrup Sønderjylland, Bredebro, Visby, Tønder Nord, Tønder.

2.2.7. Struer – Herning – Vejle

Struer – Herning – Vejle omfattende standsningsstederne:

Struer, Hjerm, Holstebro, Aulum, Vildbjerg, Gødstrup, Herning, Brande, Thyregod, Give, Jelling, Vejle Sygehus, Vejle.

På strækningen Struer – Herning – Vejle skal Operatøren indgå aftale med DSB om 8 daglige direkte forbindelser til/fra København (4 togpar). Disse tog indregnes i opfyldelsen af minimumsbetjeningen. Betjeningsomfanget, som defineret i Appendiks 2.1, omfatter således DSB's tog på denne strækning. Krav til DSB's tog, eksempelvis punktlighed og belægning, reguleres gennem DSB's kontrakt med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, ligesom rapportering til ministeriet om disse afgang vil foregå direkte mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og DSB.

Hvis Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i løbet af Kontraktperioden beslutter at nedlægge de 8 daglige direkte forbindelser til/fra København, skal Operatøren selv køre de 8 daglige afgang (4 togpar) på strækningen Struer – Herning – Vejle. Såfremt dette kræver anskaffelse af yderligere materiel, vil Operatøren blive kompenseret med kapitalomkostningerne per togsæt (opgjort ved afskrivning i henhold til Operatørens sædvanlige regnskabspraksis tillagt en forrentning på 5 pct.). Operatøren pålægges at fremlægge dokumentation for behovet for ændringen i antallet af togsæt – herunder en vurdering af konsekvenserne, såfremt det eksisterende antal togsæt opretholdes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forbeholder sig ret til at lade Operatørens dokumentation underkaste fortrolig vurdering hos en ekstern konsulent.

2.2.8. Odense – Svendborg

Odense – Svendborg omfattende standsningsstederne:

Odense, Odense Sygehus, Fruens Bøge, Hjallese, Højby Fyn, Årslev, Pederstrup, Ringe, Rudme, Kværndrup, Stenstrup, Stenstrup Syd, Svendborg Vest, Svendborg.

2.3. Udvidelse ved etablering af nye Stationer

Såfremt Jerne Station etableres på strækningen Esbjerg – Ribe, Laurbjerg Station etableres på strækningen Århus – Viborg, Stilling Station etableres på strækningen Aarhus – Skanderborg, Tvis Station etableres på strækningen Struer – Vejle, og/eller Sparkær Station etableres på strækningen Viborg – Skive, er Operatøren forpligtet til at betjene disse nye Stationer.

JFH
PA

3. Optioner

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan i Kontraktperioden regulere trafikomfanget ved at kalde én eller flere af optionerne B-D. Option A angår forlængelse af den trafikale ydelse og er beskrevet i Hovedkontraktens pkt. 3.4.

3.1. Option B: Trafikering Tønder – Niebüll; Uden skift Esbjerg – Niebüll

Udvidelse af Esbjerg – Ribe – Tønder-systemet til/fra Niebüll på udvalgte afgang. Tog mellem Tønder og Niebüll skal være gennemgående til/fra Esbjerg, det vil sige uden togskift. Alle standsningssteder på tysk strækning (på tidspunktet for udbud Uphusum, Süderlügum og Niebüll) skal betjenes med alle tog.

Optionen kan kaldes inden for 60 kalenderdage efter Kontraktindgåelse, hvorefter strækningen skal betjenes fra Driftsstart.

Betjeningsomfanget fremgår af Appendiks 2.2.

3.2. Option C: Trafikering Varde – Nørre Nebel

Udvidelse af Esbjerg – Varde-systemet til/fra Nørre Nebel. Tog mellem Nørre Nebel og Oksbøl skal være gennemkørende til/fra Varde, det vil sige uden togskift, medmindre andet er angivet i Appendiks 2.2. Tog mellem Oksbøl og Varde skal i dagtimerne mandag-fredag og lørdag-søndag være gennemgående til/fra Esbjerg, det vil sige uden togskift. Alle standsningssteder (på tidspunktet for udbud Fristadsvej, Varde Vest, Boulevarden, Hyllerslev, Janderup, Billum, Oksbøl, Baunhøj, Vrøgum, Jegum, Dyreby, Henne, Outrup, Løftgård, Lunde og Nørre Nebel) skal betjenes med alle tog.

Optionen kan kaldes inden for 60 kalenderdage efter Kontraktindgåelse, hvorefter strækningen skal betjenes fra Driftsstart.

Optionen kan opsiges inden for Kontraktperioden med 13 måneders varsel til et ordinært køreplansskifte.

Betjeningsomfanget fremgår af Appendiks 2.2.

3.3. Option D: Ændringer i trafikomfanget

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan inden for Kontraktperioden med 12 måneders varsel til et køreplansskifte kræve en regulering af trafikomfanget på mellem -5 pct. og +10 pct. Reguleringen sker i forhold til det årlige trafikomfang (inklusive det årlige trafikomfang fra Option B og C, skulle disse være bestilt) målt i Togkilometer før eventuel brug af denne option.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan kræve trafikeringsomfanget reguleret, uafhængigt af om Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har kaldt øvrige ovenstående optioner.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan ved brug af optionen fastlægge, på hvilke strækninger, efter hvilket standsningsmønster, og i hvilke tidsrum trafikomfanget skal reguleres. Regulering kan være koncentreret i tid og/eller geografi eller jævnt fordelt.

4. Køreplanlægning og omløbsplanlægning

4.1. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets krav til Køreplaner

Operatøren skal udarbejde Køreplaner for alle Køreplanperioder i Driftsperioden. Køreplanerne skal overholde trafikeringsomfanget, jf. betjeningsoversigten i Appendiks 2.1, og betjeningsoversigten for kaldte optioner i Appendiks 2.2.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan med varsel på 11 måneder før et køreplansskifte kræve, at nye standsningssteder betjenes.

Operatørens forslag til Køreplan skal tilgodese kundernes behov og lokale hensyn, herunder eksempelvis start- og sluttidspunkter på skoler. Operatøren skal i sin planlægning sikre gode korrespondancer til øvrig kollektiv trafik og tilgodese betjeningen af flest mulige passagerer.

4.2. Proces for godkendelse af Køreplan

Operatøren skal altid følge den af Banedanmark beskrevne procedure for kapacitetstildeling, som fremgår af Banedanmarks til enhver tid gældende Netredegørelse.

Operatøren skal fremsende forslag til Køreplan for den kommende Køreplanperiode til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet senest 10 måneder forud for det af Banedanmark fastsatte køreplansskifte.

Såfremt Operatøren fremsender forslag til Køreplan, der afviger fra Appendiks 2.1. og Appendiks 2.2, skal disse være skriftligt begrundede.

Operatøren skal senest 3 måneder forud for køreplansskiftet dokumentere over for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at Køreplanen er godkendt af relevante infrastrukturforvaltere.

4.3. Krav til betjeningsomfanget

Trafikbetjeningen skal i alle Køreplansperioder udføres med overholdelse af den betjeningsfrekvens og det standsningsmønster, der er vist i betjeningsoversigten ("priknotat") i Appendiks 2.1 samt Appendiks 2.2, i det omfang en eller flere optioner er kaldt.

4.4. Omløbsplaner

Operatøren skal i Kontraktperioden løbende tilsende Transport-, Bygnings- og Boligministeriet den til enhver tid gældende Omløbsplan for trafikken, samt fremtidige planer herfor, herunder i forbindelse med forelæggelse af de årlige køreplanforslag.

4.5. Høring og samarbejde

4.5.1. Samarbejde med andre parter om køreplanlægning

Operatøren skal deltage i relevant samarbejde med andre parter i relation til køreplanlægning. Dette indebærer, at der skal samarbejdes om køreplanlægningen med infrastrukturforvaltere samt tog- og trafikselskaberne i områderne, der betjenes, samt tog- og trafikselskaber i tilgrænsende områder.

Operatøren skal sammen med de øvrige parter sikre en tæt og god koordinering med henblik på, at de trafikale ændringer koordineres tidsmæssigt i forhold til implementering og for at sikre gode korrespondancer for passagererne.

Operatøren skal i den forbindelse orientere øvrige samarbejdsparter om Operatørens og Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og planer om eventuelle større ændringer i Køreplaner tidligst muligt og senest 10 måneder før planlagt ikrafttræden.

Operatøren skal fremsende udkast til ændringer af Køreplaner til de frister, der til enhver tid er aftalt i regi af Bus & Tog samarbejdet eller med de enkelte trafikselskaber og øvrige operatører.

4.5.2. Høring af NAH.SH, kommuner, pendlerrepræsentanter 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 NAH.SH, relevante kommuner, pendlerrepræsentanter samt andre relevante interessenter langs strækningerne, som Operatøren betjener. Høringen skal ske efter aftale med eller i samarbejde med relevante trafikselskaber og øvrige operatører.

Høringen skal omfatte skriftlig information og eventuelt afholdelse af orienteringsmøde. Operatøren skal som minimum redegøre for baggrunden for ændringer i Køreplanen samt redegøre for forslaget forventede effekter for passagererne.

Ved høringen i forbindelse med ændringer af Køreplaner skal Operatøren tilrettelægge processen således, at der gives en frist på mindst 1 måned til at afgive bemærkninger. Operatøren skal søge at imødekomme ønsker om en sammenhængende kollektiv trafik.

I forbindelse med ændringer af Køreplanen er Operatøren endvidere forpligtet til at gennemføre en høring af repræsentanter for togpassagererne.

JFH
PA

4.6. Afvigelser fra Køreplanen

4.6.1. Særkøreplaner

4.6.1.1. Generelt

Operatøren skal tåle de af infrastrukturforvalteren varslede infrastrukturarbejder i Danmark, også på de strækninger, der ikke er omfattet af Kontrakten. Heri ligger også, at der i driftsperioden kan være betydelige infrastrukturarbejder, og at Operatøren ikke vil blive kompenseret for dette (udover det i Bilag 3 beskrevne om det nye signalsystem).

I tilfælde af på forhånd kendte infrastrukturarbejder eller andre på forhånd kendte forhold, der medfører, at Køreplanen ikke kan gennemføres i fuldt omfang, skal Operatøren udarbejde en Særkøreplan for togdriften i samarbejde med infrastrukturforvalteren.

Særkøreplaner skal sikre den mindst mulige gene for passagererne. Særkøreplanen skal sikre den samme betjening som Køreplanen, så vidt muligt med tog. Eventuel Erstatningstransport nødvendiggjort af spor-/strækningsspærring skal have samme omfang som Køreplanen.

Særkøreplaner skal offentliggøres tidligst muligt og senest 7 dage før ikrafttræden. Som minimum skal Særkøreplaner offentliggøres på Operatørens hjemmeside og gennem opslag i tog og på Stationer.

4.6.1.2. Planlægning af Særkøreplaner

Det er Operatørens ansvar at planlægge og iværksætte Erstatningstransport.

Operatøren skal senest 1 måned forud for iværksættelse af en Særkøreplan anmode Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om godkendelse af den af Særkøreplanen omfattede trafikale ændring, såfremt denne ændring ikke følger direkte af eventuelle sporspærringer og er i strid med krav til trafikeringsomfang, jf. Appendiks 2.1 og 2.2.

Operatøren skal afholde udgifterne til Erstatningstransport, uanset årsagen til ændringen af Køreplanen.

4.6.1.3. Evaluering af Særkøreplaner og Erstatningstransport

Operatøren skal evaluere effekten af iværksættelse af Særkøreplaner, herunder Erstatningstransport. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan kræve en redegørelse herfor.

4.6.2. Akut opståede uforudsete hændelser

4.6.2.1. Generelt

Operatøren har ved akut opståede og uforudsete hændelser pligt til at gennemføre togdrift, Erstatningstransport eller en kombination heraf og hurtigst mulig genoprette normal drift i henhold til Køreplanen.

ZFH
PA

4.6.2.2. Samarbejde med andre parter

Operatøren har pligt til at samarbejde med relevante aktører, herunder Bandedanmark, såfremt disse har behov for Operatørens medvirken i forbindelse med udarbejdelse og gennemførelse af deres beredskabsplaner.

5. Belægningskriterier og passagertællinger

5.1. Kapacitet og gennemførelse af passagertællinger

Operatøren skal sikre, at der til enhver tid er tilstrækkelig kapacitet til rådighed for udviklingen i passagemængden, jf. Bilag 3, pkt. 2.2.

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

5.1.1. Krav til passagertællinger

Operatøren skal gennemføre passagertællinger på alle Stationer for alle Togafgange (Tognumre).

Passagertællinger opgøres og registreres for hver Togafgang i en række tællesnit (en Togafgang, der passerer gennem flere tællesnit, vil derfor føre til mere end én registreret passagertælling). Resultatet af en passagertælling for hvert enkelt tællesnit per Togafgang er det højeste registrerede passagertal efter endt ind- og udstigning.

Der skal tælles maksimalt passagertal per tog i følgende tællesnit:

- Thisted – Hurup Thy
- Hurup Thy – Struer
- Struer – Holstebro
- Skjern – Herning
- Herning – Silkeborg
- Silkeborg – Skanderborg
- Skanderborg – Aarhus
- Aarhus – Langå
- Langå – Viborg

- Viborg – Skive
- Skive – Struer
- Skjern – Varde
- Varde – Esbjerg
- Esbjerg – Bramming
- Bramming – Ribe
- Ribe – Tønder
- Vejle – Herning
- Herning – Struer
- Odense – Ringe
- Ringe – Svendborg
- Tønder – Uphusum – Süderlügum – Niebüll (hvis Option B kaldes)
- Varde – Oksbøl – Nørre Nebel (hvis Option C kaldes)

5.2. Beregning af belægningsprocent

For hver af de registrerede passagertællinger beregnes en belægningsprocent (passagerantal x 100 pct. / antal siddepladser).

Én gang månedligt skal Operatøren, jf. Bilag 11, pkt. 4.6, rapportere den gennemsnitlige belægningsprocent (summen af registrerede belægningsprocenter divideret med antallet af registrerede belægningsprocenter) per ugedag for hver enkelt Togafgang (hvert Tognummer) i Køreplanen og tællesnit for sig på baggrund af registrerede passagertællinger i de seneste 3 hele måneder. Alle siddepladser inklusive klapsæder tæller med i siddepladskapaciteten. Eventuelle siddepladser, hvortil der kræves tillæg, tæller ikke.

Rapporteringen skal således indeholde en gennemsnitlig belægningsprocent for samtlige tællesnit, hver enkelt Togafgang passerer.

På grundlag af de gennemsnitlige belægningsprocenter for hvert tællesnit for hver Togafgang (hvert Tognummer) konstateres den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent (den største gennemsnitlige belægningsprocent i de tællesnit, som Togafgangen gennemkører). Den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent skal overholde de belægningskriterier for den enkelte Togafgang (hvert Tognummer), som er anført nedenfor i pkt. 5.2.1.

5.2.1. Belægningskriterier på Togafgange

Den maksimale gennemsnitlige belægningsprocent må for den enkelte Togafgang ikke overskride 100 pct. i de i pkt. 5.1.1. nævnte tællesnit i perioden, dog maksimalt 110 pct. over delstrækninger på højst 15 minutters køretid adskilt af mindst et stationsinterval. Køretiden bestemmes ud fra køreplanlagt stationsafgangstidspunkt til stationsankomsttidspunkt. Ved anvendelse af kriteriet på maksimalt 110 pct. over delstrækninger skal belægningsprocenten opgøres i gennemsnit mellem alle Stationer i de tællesnit, hvor kriteriet benyttes.

Det betyder, at er der 60 siddepladser i en Togafgang på et tællesnit med 30 passagerer en given mandag, er belægningsprocenten 50 pct. Herefter udregnes belægningsprocenten for hver mandag i 3 måneder, disse lægges sammen og divideres med antal mandage, hvorved der fås en belægningsprocent, der ikke må overstige 100 pct.

Belægningskriterierne skal være opfyldt for hver enkelt ugedag for sig i gennemsnit for de senest forløbne 3 kalendermåneder. Danske Helligdage indgår i beregningen som søndage.

