



Transportministeriet

Hovedkontrakt

**Samfundsbegrundet færgebetjening af
Ballen-Kalundborg**

Hovedkontrakt

mellem

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

og

Molslinjen A/S
Færgevej 7A
DK-8000 Aarhus C
CVR 17 88 12 48

om

den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg

Indhold

1.	Indledende bestemmelser	6
1.1.	Indledning	6
1.2.	Kontrakten	6
1.3.	Definitioner.....	6
1.4.	Fortolkningsprincipper.....	6
1.5.	Udkast til aftaler med tredjepart	7
2.	Færgeydelsen	8
2.1.	Den samfundsbegrundede færgebetjening.....	8
2.2.	Ændringer i ydelsen/Kontrakten.....	8
2.2.1.	Formkrav til ændring af Kontrakten.....	8
2.3.	Operatørens ydelser.....	9
2.4.	Operatørens brug af underleverandører.....	9
2.5.	Havnefaciliteter	9
2.6.	Ophør.....	9
2.7.	Fri trafik.....	9
3.	Tid.....	10
3.1.	Forberedelsesperiode	10
3.2.	Driftsstart	10
3.3.	Varighed og udløb.....	10
3.4.	Forlængelse af Kontraktperioden	11
4.	Økonomi	12
4.1.	Nettokontrakt	12
4.2.	Tilskud	12
4.2.1.	Tilskud i kontraktforlængelsesperioden	12
4.3.	Tilkøb af ekstra Dobbeltture	12
4.3.1.	Procedure for tilkøb af ekstra Dobbeltture	13
4.3.2.	Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture	13
4.4.	Betalingsvilkår	14
4.5.	Afgiftsændringer.....	14
4.6.	Pristal og prisopregning.....	15
5.	Operatørens sikkerhedsstillelse.....	16
6.	Forsikring og ansvar	17
7.	Operatørens misligholdelse.....	18
7.1.	Mangler ved Operatørens ydelser.....	18
7.2.	Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser.....	18
7.2.1.	Generelt	18
7.2.2.	Særligt om bod	18
7.3.	Afhjælpning	19
7.4.	Udskydelse af Driftsstart	19
7.5.	Forholdsmæssigt afslag	20
7.6.	Ophævelse.....	20

7.7.	Erstatningspligt for Operatøren	21
7.8.	Force majeure for Operatøren.....	21
8.	Transportministeriets misligholdelse	23
8.1.	Misligholdelse af betalingsforpligtelse	23
8.2.	Anden misligholdelse	23
8.3.	Erstatningspligt for Transportministeriet.....	23
8.4.	Force majeure for Transportministeriet	23
8.5.	Fordringshavermora	24
9.	Afsluttende bestemmelser.....	25
9.1.	Myndighedskrav med videre	25
9.2.	Arbejdsklausul.....	25
9.3.	Beskæftigelse af elever og/eller praktikanter	27
9.4.	Informationspligt	28
9.4.1.	Information til Transportministeriet	28
9.4.2.	Information til operatøren for næste kontraktperiode ..	28
9.5.	Tavshedspligt	28
9.6.	Offentliggørelse	28
9.7.	Inspektion	29
9.8.	Overdragelse.....	29
9.8.1.	Transportministeriets overdragelse	29
9.8.2.	Operatørens overdragelse:	29
9.9.	Tvister.....	30
9.10.	Lovvalg	30
9.11.	Underskrift	30

Bilagsfortegnelse:

Bilag 1 Definitioner

Bilag 2 Ydelsesspecifikation

- Appendiks 1: Spørgsmål til kundetilfredshedsmåling

Bilag 3 Udkast til anfordringsgaranti

Bilag 4 Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen

Bilag 5 Operatørens tilbud

1. Indledende bestemmelser

1.1. Indledning

Nærværende Kontrakt er indgået efter, at Transportministeriet har udbudt trafikeringen af overfarten Ballen-Kalundborg.

Udbuddet er sket i henhold til lovbekendtgørelse om færgefart (LBK nr. 915 af 27/08/2008) samt bekendtgørelse om færgefart (BEK nr. 1153 af 07/06/2021).

Bestemmelserne i udbudsloven (LOV nr. 1564 af 15/12/2015) finder anvendelse på udbuddet.

Udbuddet er endvidere sket i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser i søtransport i medlemsstaterne (Cabotagesejlads).

1.2. Kontrakten

Kontrakten består af denne Hovedkontrakt og Bilag 1-6, inklusive Appendiks.

1.3. Definitioner

En række begreber i Kontrakten er defineret i Bilag 1 (Definitioner).

1.4. Fortolkningsprincipper

Kontrakten skal forstås og fortolkes ud fra en formodning om, at der ikke er modstrid.

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

- Hovedkontrakten gælder forud for bilagene
- Bilag 1 (Definitioner), Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) med tilhørende Appendiks og Bilag 3 (Udkast til anfordringsgaranti) gælder forud for de øvrige bilag
- Bilag 4 (Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen) gælder forud for Bilag 5 (Operatørens tilbud)

Operatøren kan ikke påberåbe sig, at det, der fremgår af Bilag 5 (Operatørens tilbud), medfører, at krav eller beskrivelser i de øvrige dele af Kontrakten ikke skal eller kan opfyldes. Det, der fremgår af de øvrige dele af Kontrakten, kan kun medføre, at beskrivelser i Bilag 5 (Operatørens tilbud) ikke

opfyldes, såfremt dette udtrykkeligt er angivet i de øvrige dele af Kontrakten.

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

Hovedkontrakten samt Bilag 1 (Definitioner), Bilag 2 (Ydelsesspecifikation), og Bilag 4 (Spørgsmål og svar) er udarbejdet i en dansk og en engelsk version. I tilfælde af uoverensstemmelser mellem den danske og engelske version, har den danske version forrang.

1.5. Udkast til aftaler med tredjepart

Det forhold, at nærværende Kontrakt indeholder aftaler eller udkast til aftaler mellem Operatøren og tredjemænd, som Operatøren skal eller kan indgå eller indtræde i, medfører ikke, at Transportministeriet på nogen måde er part i de pågældende aftaleforhold, og Transportministeriet hæfter navnlig ikke for disse tredjemænds aftaleforpligtelser, medmindre andet udtrykkeligt er angivet.

2. Færgeydelsen

2.1. Den samfundsbegrundede færgebetjening

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg omfatter alle nødvendige aktiviteter til gennemførelse af færgebetjeningen blandt andet personbefordring, godsbefordring (herunder transport af farligt gods), tilpasning og ombygning af havnefaciliteter herunder relevant drivmiddelinfrastruktur, tilvejebringelse af færger og vedligeholdelse af disse, billetsalg samt passagerinformation, som nærmere beskrevet i Kontrakten.

Færgebetjeningen skal ske mellem henholdsvis Ballen Færgehavn og Færgehavnen i Kalundborg. De detaljerede krav til færgebetjeningen er specificeret i Bilag 2 (Ydelsesspecifikation).

2.2. Ændringer i ydelsen/Kontrakten

Det må forventes, at der 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 blive behov for at justere eller ændre ved ydelserne og måden, hvorpå ydelserne leveres.

Parterne accepterer, at sådanne ændringer må forventes at være en forudsætning for den optimale gennemførelse af Kontrakten, og at der i et vist omfang løbende mellem Parterne bør aftales sådanne ændringer i form af tillægskontrakter.

Ved en af Parternes fremsættelse af et ændringsønske er den anden part forpligtet til, inden for rimelig tid og senest inden 30 kalenderdage, at afgive en skriftlig tilkendegivelse om 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, eksempelvis at den pågældende ændring på de tilbudte vilkår vil påføre parten et tab.

Ændringer og forhandlinger vedrørende gennemførelse af ændringer samt vilkårene herfor skal ske under overholdelse af de udbudsretlige regler, samt de EU-retlige principper for medlemsstaternes betaling for offentlig service- trafik. Om muligt også på grundlag af de i forvejen med nærværende Kontrakt fastlagte opgavefordelinger, og således at konsekvenserne af ændringerne står i forhold til indholdet af ændringerne.

Såfremt det trods gentagne forsøg fra begge Parters side ikke viser sig muligt at opnå enighed om en ændring, fortsætter Kontrakten på uændrede vilkår.

2.2.1. Formkrav til 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.

2.3. Operatørens ydelser

Operatørens ydelser skal opfylde de krav og vilkår for varetagelsen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, der fremgår af Kontrakten.

2.4. Operatørens brug af underleverandører

Operatøren må ikke uden Transportministeriets skriftlige godkendelse i videre udstrækning, end det fremgår af Kontrakten, overlade Kontraktens opfyldelse vedrørende selve færgedriften til underleverandører.

I den udstrækning Operatøren anvender underleverandører til opfyldelse af Kontrakten, hæfter Operatøren for underleverandørens ydelser og forhold på ganske samme måde som for egne forhold, og Transportministeriet kan i alle tilfælde rette direkte henvendelse til Operatøren. Anvendelse af underleverandører indebærer således ingen begrænsning i Operatørens ansvar efter Kontrakten.

2.5. Havnefaciliteter

Operatøren afholder samtlige omkostninger forbundet med brug af havnene i Ballen og Kalundborg.

Om ændring af havneafgifter henvises til pkt. 4.5.

Om havnefaciliteter med videre henvises til Bilag 2, pkt. 5

2.6. Ophør

I forbindelse med Kontraktens ophør påhviler der Operatøren en række forpligtelser, som følge af Kontrakten, jf. Bilag 2, pkt. 8.4. Forpligtelserne gælder uanset årsagen til Kontraktens ophør (for eksempel udløb, ophævelse eller annullation).

2.7. Fri trafik

Kontrakten begrænser ikke Operatørens adgang til at sejle fri trafik, og Operatøren kan således gennemføre overfarter ud over det, der stilles krav om i nærværende Kontrakt.

Fri trafik må ikke begrænse kravene i Kontrakten.

Gennemførelse af fri trafik sker for Operatørens egen regning, jf. også pkt. 4.2.

3. Tid

3.1. Forberedelsesperiode

Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for Kontraktunderskrivelse til Driftsstart, jf. pkt. 3.2.

Forberedelsesperioden skal benyttes af Operatøren til at forberede sig på færgebetjeningsopgaven, herunder indhente alle fornødne oplysninger og tilladelser til at drive færgefart, så Operatøren kan gennemføre færgebetjeningen af Ballen-Kalundborg fra Driftsstart.

De aktiviteter med videre, som Operatøren som minimum skal foretage i denne forberedelsesperiode, samt tidspunkterne herfor, fremgår af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation).

Uanset indholdet af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) er det Operatørens ansvar at forberede sig fuldt ud ved at foretage alle nødvendige aktiviteter med videre, således at Operatøren i enhver henseende er klar ved Driftsstart. Operatøren skal ved nærmere definerede tidspunkter i forberedelsesperioden til Transportministeriet indrapportere fremdriften af forberedelserne, herunder opfyldelsen af de milepæle, aktiviteter og terminer, der fremgår af Bilag 2 (Ydelsesspecifikation).

Det understreges, at Operatøren ikke modtager noget tilskud fra Transportministeriet i forberedelsesperioden, jf. også pkt. 4.2.

3.2. Driftsstart

Operatøren skal udføre alle sejlads, der skal afgå efter den 1. januar 2025 kl. 00.00 (Driftsstart).

Vedrørende udskudt Driftsstart henvises til pkt. 7.4.

3.3. Varighed og udløb

Kontrakten udløber 10 år efter Driftsstart, det vil sige ved udgangen af december 2034 ved Driftsdøgnets ophør.

Ved udskudt Driftsstart udskydes Kontraktens udløb tilsvarende. Udskydes Driftsstarten for eksempel med 4 måneder, vil Kontrakten løbe fra den 1. maj 2025 til udgangen af april 2035.

Der henvises desuden til pkt. 3.4 vedrørende mulighed for forlængelse af Kontrakten.

Operatøren skal gennemføre alle de sejlads, der skal afgå inden Kontraktens ophør.

3.4. Forlængelse af Kontraktperioden

Transportministeriet er berettiget til at forlænge Kontrakten med op til 12 måneder.

Transportministeriets ønske om at forlænge Kontrakten, skal meddeles Operatøren med et varsel på mindst 1 år, det vil sige minimum 1 år før Kontraktens udløb.

Ved Transportministeriets udnyttelse af retten til at forlænge Kontrakten gælder Kontraktens bestemmelser i øvrigt uændret.

4. Økonomi

4.1. Nettokontrakt

Kontrakten er en nettokontrakt. Operatøren oppebærer således foruden tilskuddet fra Transportministeriet, alle billetindtægter samt indtægter fra salg ombord, for eksempel af mad og drikke.

Der henvises for så vidt angår vilkår for billetter til Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) pkt. 3.

4.2. Tilskud

Operatøren modtager fra Driftsstart og indtil Kontraktens ophør et fast årligt tilskud (kontraktbetaling) per hele Driftsår på 35,2 mio. DKK (2022-prisniveau) fra Transportministeriet for samtlige Operatørens ydelser. Det faste årlige tilskud (efter prisopregning i henhold til pkt. 4.6) i Kontraktperioden opgøres altid i mio. DKK med én decimal.

Såfremt det første Driftsår eller det sidste Driftsår udgør en periode på mindre end 12 måneder, fastsættes tilskuddet forholdsmæssigt det pågældende år.

Tilskuddet er i danske kroner (DKK) og indeholder alle på tidspunktet for afgivelse af tilbud gældende afgifter inklusive moms.

Tilskuddet er fast og skal således ikke være genstand for nogen regulering, ej heller ved uforudsete omkostninger for Operatøren, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i nærværende Kontrakt.

Operatøren modtager ikke tilskud for fri trafik.

4.2.1. Tilskud i kontraktforlængelsesperioden

Hvis Transportministeriet gør brug af muligheden for forlængelse af Kontraktperioden, jf. pkt. 3.4, er tilskuddet per hele Driftsår i Kontraktperioden det samme som i den ordinære Kontraktperiode.

4.3. Tilkøb af ekstra Dobbeltture

Operatøren har mod særskilt betaling pligt til, efter anmodning fra Transportministeriet, at gennemføre ekstra Dobbeltture på de vilkår, der følger af denne bestemmelse.

Pligten til at gennemføre ekstra Dobbeltture gælder kun i det omfang, at de ekstra Dobbeltture kan håndteres med den tilbudte tonnage, og denne er ledig på det efterspurgte tidspunkt, herunder at den løbende vedligeholdelse og service af færgerne kan gennemføres. Operatørens sejlads i fri trafik kan ikke begrunde, at tonnagen ikke er ledig.

Der kan ske tilkøb af ekstra Dobbeltture i hele Kontraktperioden.

4.3.1. Procedure for tilkøb af ekstra Dobbeltture

På anmodning fra Transportministeriet udarbejder Operatøren et tilbud til Transportministeriet på tilkøb af ekstra Dobbeltture.

I tilbuddet skal Operatøren opgøre sine omkostninger ved ekstra Dobbeltture på bestillingstidspunktet med tillæg af en avance på 7 %, jf. pkt. 4.3.2. Opgørelsen skal påtegnes af Operatørens revisor for Operatørens regning.

Transportministeriet kan for egen regning lade Operatørens opgørelse fra tilbuddet gennemgå af en ekstern revisor.

På baggrund af Operatørens tilbud, og eventuel udtalelse fra Transportministeriets revisor, beslutter Transportministeriet om tilbuddet accepteres eller afvises.

Der afregnes bagudrettet en gang årligt på basis af de opgjorte nettoomkostninger, når de faktiske indtægter er opgjort, jf. pkt. 4.3.2.

Tilkøb af ekstra Dobbeltture skal foretages i så god tid, at de kan indarbejdes i sejlplanen for det relevante år.

4.3.2. Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture

Tilkøb af ekstra Dobbeltture skal ske til dokumenterede nettoomkostninger tillagt en avance på 7 % af de dokumenterede nettoomkostninger. Prisen for tilkøb af ekstra Dobbeltture kan dog uanset de opgjorte nettoomkostninger tillagt avance ikke overstige det af Operatøren – i medfør af pkt. 4.3.1 – udarbejdede tilbud.

Prisen svarende til de dokumenterede nettoomkostninger (omkostninger – indtægter) med tillæg af en avance udgøres af:

a. Omkostninger

1. Drivmiddelforbrug (der afregnes til drivmiddelprisen på bestillingstidspunktet), herunder smøreolie (brændstofforbrug per Dobbelttur).
2. Ekstra driftstimer, herunder eventuel ekstra vedligeholdelse
3. Ekstra bemanning, i det omfang aktuel besætning ikke kan dække den tilkøbte ekstra Dobbelttur.
4. Havneafgifter.

b. Indtægter

1. Indtægterne opgøres efter afvikling af de tilkøbte Dobbeltture, idet Operatøren sandsynliggør, eksempelvis på baggrund af passagermængden på en lignende dag året før, hvor mange af passagererne, der er nye. Kun indtægter fra nye passagerer, som skyldes den ekstra indsatte Dobbelttur, indgår i beregningen.

c. Avance

1. Avancen opgøres som 7 % af de dokumenterede nettoomkostninger.

Transportministeriet kan for egen regning kræve en revisorpåtegning af de dokumenterede omkostninger og indtægter.

I det omfang indtægterne overstiger omkostningerne, sker der ingen betaling til Operatøren.

4.4. Betalingsvilkår

Tilskuddet udbetales månedligt og udgør 1/12 af det årlige tilskud per hele Driftsår, jf. pkt. 4.2.

Transportministeriet foretager udbetaling af tilskud bagudrettet på sidste bankdag i hver måned i Kontraktperioden, jf. dog pkt. 7.4. Det garanteres således ikke, at tilskuddet vil være Operatøren i hænde på den sidste bankdag i hver måned.

Første udbetaling foretages på sidste bankdag i måneden for Driftsstart og sidste udbetaling foretages på den sidste bankdag i den måned, Kontrakten ophører.

Transportministeriet kan foretage modregning for ethvert forfaldent tilgodehavende hos Operatøren i de månedlige betalinger.

4.5. Afgiftsændringer

Ved ændring af gældende danske afgifter opkrævet i henhold til lov, samt havneafgifter, efter fristen for afgivelse af tilbud, som har direkte betydning for omkostningsniveauet for driften, uanset om der er tale om skærper eller lempelser, reguleres tilskuddet med den dokumenterede økonomiske nettoeffekt heraf, så Operatøren stilles økonomisk uændret.

Hvis havneafgifterne er opgjort på baggrund af volumen eller andre variable, reguleres tilskuddet alene i det omfang, at satserne ændres. Reguleringen sker med den dokumenterede økonomiske årlige nettoeffekt, som beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede afgifter og på den anden side afgifterne, som de ville have været, hvis man havde anvendt de uændrede havneafgifter på det reelle passagertal/variable.

Såfremt ændringen af gældende danske afgifter har haft til hensigt at have en adfærdsregulerende effekt, for eksempel ved stigende miljøafgifter, vil tilskuddet dog som udgangspunkt ikke blive reguleret. Der henvises desuden til pkt. 9.1.

4.6. Pristal og prisopregning

Alle beløb i Kontrakten er angivet i 2022-prisniveau.

Forud for den første månedlige udbetaling i et givent Driftsår foretager Transportministeriet prisopregning af det årlige tilskud per Driftsår.

Prisopregning af det årlige tilskud per Driftsår sker på grundlag af Finansministeriets skøn (inklusive "Niveau-korrektion") over den forventede udvikling i nettoprisindekset, som offentliggøres i tabellen "Pris- og lønforudsætninger" i Forslag til Finanslov for det pågældende år.

Tilskuddet per hele Driftsår afrundes til mio. DKK med én decimal, jf. pkt. 4.2, førend tilskuddet deles i 12 lige store dele til brug for de månedlige udbetalinger.

Eksempel (prisopregning af det årlige tilskud til 2026-prisniveau):

Det årlige tilskud i 2025 udgør i eksemplet 37,1 mio. DKK (2025-prisniveau). Med et skøn (inklusive "Niveau-korrektion") over den forventede udvikling i nettoprisindekset i 2026 på 1,3 pct. skal det årlige tilskud i 2025-priser opregnes med en faktor 1,013. Under opregningen afrundes til mio. DKK med én decimal, og dermed udgør det årlige tilskud i 2026 i eksemplet 37,6 mio. DKK (2026-prisniveau), som lægges til grund for de månedlige udbetalinger i 2026. Tilskuddet i de efterfølgende år i kontraktperioden reguleres på tilsvarende vis til det pågældende års prisniveau.

Eksempel slut.

5. Operatørens sikkerhedsstillelse

Samtidig med Kontraktindgåelse skal der ved separat dokument fra et anerkendt pengeinstitut eller garant, uafhængigt af Operatøren, stilles anfordringsgaranti på 20 mio. DKK til sikkerhed for Operatørens opfyldelse af Kontrakten.

Ved anerkendt pengeinstitut eller garant forstås garantistiller, hvis gældende rating fra et anerkendt internationalt ratingbureau svarer til niveau A (A- til AAA/Aaa) på Standard & Poor's, Moody's eller Fitch's ratings af langfristet gæld, og som er hjemhørende i et land, som har ratificeret New York-konventionen om anerkendelse og fuldbyrdelse af udenlandske voldgiftskendelser, og hvor konventionen er trådt i kraft.

Anfordringsgarantien skal udformes i overensstemmelse med Bilag 3 (Udkast til anfordringsgaranti).

Garantien tjener til skadesløs sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet får mod Operatøren i forbindelse med Kontrakten, herunder eksempelvis bod, forholdsmæssigt afslag og erstatning.

Operatøren og garantistiller er forpligtet til omgående at informere Transportministeriet om alle ændringer relateret til garantistillers rating og udvikling heri.

Såfremt garantistillers rating ændres til en lavere rating end A eller bortfalder, skal Operatøren uden ugrundet ophold stille garanti fra en anden garantistiller, som opfylder ovenstående ratingkrav. Efter at have modtaget denne nye garanti frigiver Transportministeriet den garanti, der oprindeligt var modtaget.

Hvis ovennævnte erstatning af garantien ikke er effektueret senest 7 kalenderdage efter, at garantistillers rating er nedjusteret, skal garantistiller på anfordring udbetale garantibeløbet til Transportministeriet. Beløbet indstår herefter som sikkerhed hos Transportministeriet, indtil ny sikkerhed er stillet, eller Kontrakten er ophørt. Renter af det deponerede beløb tilfalder garantistiller, medmindre Operatøren og garantistiller har aftalt andet.

6. Forsikring og ansvar

Operatøren bærer selv risikoen for samtlige havarier med videre og samtlige hermed forbundne udgifter.

Operatøren er forpligtet til at tegne og opretholde fuld P&I-forsikring (Protection & Indemnity) for samtlige færges på ruterne i en P&I-klub/P&I-assurandør, der er medlem af International Group of P&I Clubs, eller som kan dokumentere dækning, der ikke er ringere end den dækning, medlemmerne af International Group of P&I Clubs løbende tilbyder. Dækningen af ansvaret skal til enhver tid som minimum modsvare det ansvar, som Operatøren kan ifalde i henhold til søloven (lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018 med senere ændringer) samt øvrig relevant lovgivning.

Operatøren er forpligtet til at tegne og opretholde fuld kaskoforsikring (Hull and Machinery) for samtlige færges på ruten med et dækningsomfang for hver færge, der minimum svarer til værdien af færgen.

Herudover er Operatøren i øvrigt forpligtet til at tegne og opretholde andre relevante lovpligtige forsikringer.

Operatøren skal 31. januar hvert kalenderår dokumentere over for Transportministeriet, at præmieopkrævningerne er betalt ved forfald.

Operatøren er ansvarlig for tab og skade i henhold til sølovens regler (lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018 med senere ændringer), herunder i forhold til tab og skade, der udspringer af skade på passagerer, gods, havnefaciliteter og andre fartøjer. Ethvert krav, der udspringer af skade på passagerer, gods samt havnefaciliteter og andre fartøjer med videre, er således Transportministeriet uvedkommende.

Derudover er Operatøren ansvarlig i henhold til dansk rets almindelige erstatningsregler.

7. Operatørens misligholdelse

7.1. Mangler ved Operatørens ydelser

Der foreligger en mangel ved Operatørens ydelser, såfremt de ikke opfylder Kontraktens krav og specifikationer, eller såfremt de ikke er, som Transportministeriet med rimelighed kunne forvente på grundlag af Kontrakten.

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

Såfremt Transportministeriet bliver opmærksom på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne, skal Transportministeriet straks give meddelelse herom til Operatøren.

7.2. Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser

7.2.1. Generelt

I tilfælde af Operatørens misligholdelse gælder dansk rets almindelige regler om ansvar og misligholdelse, herunder reglerne om adgang til ophævelse, afhjælpning, forholdsmæssigt afslag og erstatning, medmindre andet følger af Kontrakten.

7.2.2. Særligt om bod

Foruden dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser kan Operatøren pålægges at betale en bod til Transportministeriet. Det forhold, at Operatøren pålægges en bod fratager ikke Transportministeriets mulighed for at gøre brug af dansk rets almindelige misligholdelsesbeføjelser.

Alle beløb vedrørende bod er angivet eksklusiv moms.

Der beregnes ikke renter af bod.

Følgende forhold er bodsbelagt:

1. Overtrædelse af arbejds klausul, jf. pkt. 9.2
2. Overtrædelse af klausul om elever og praktikanter, jf. pkt. 9.3
3. Lavt kundetilfredshedsniveau i kundetilfredshedsmålinger, jf. Bilag 2, pkt. 7.5.4.
4. Driftstop, jf. Bilag 2, pkt. 2.6
5. Overskridelse af fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger, jf. Bilag 2, pkt. 9.9.1
6. Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart, jf. Bilag 2, pkt. 9.9.2.

7.3. Afhjælpning

Det påhviler Operatøren uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler.

Såfremt Operatøren ikke har afhjulpet en konstateret mangel inden udløbet af tidsfristen i Transportministeriets skriftlige påkrav herom, er Transportministeriet berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på Operatørens regning, herunder på Operatørens færges.

Såfremt manglen medfører, at der slet ikke sejles, er Transportministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen for afhjælpning til 120 timer. For alle andre mangler er Transportministeriet berettiget til at fastsætte tidsfristen for afhjælpning til et antal kalenderdage, som ministeriet efter manglens karakter finder passende

7.4. Udskydelse af Driftsstart

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

Operatøren skal senest 14 kalenderdage efter modtagelsen af meddelelsen skriftligt over for Transportministeriet 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 sejlads i det efter den godkendte sejlplan krævede omfang til Driftsstart, er Transportministeriet 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. Transportministeriet er berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart indtil det tidspunkt, hvor Operatøren med overvejende sandsynlighed vil kunne udføre sejlads i det efter den godkendte sejlplan krævede omfang uden betydelige mangler.

Såfremt der er uenighed mellem Parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transportministeriet er berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart, er Operatøren forpligtet til at følge Transportministeriets 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 Transportministeriet kan lade tredjemand udføre den drift, der skulle have været udført i den udskudte periode.

Uenighed mellem Parterne om, hvorvidt eller i hvilket omfang Transportministeriet var berettiget til at udskyde Operatørens Driftsstart, afgøres i overensstemmelse med pkt. 9.9.

I det omfang det herved fastslås, at Transportministeriet var berettiget til at beslutte at udskyde Operatørens Driftsstart, skal Operatøren godtgøre samtlige Transportministeriets ekstraomkostninger i forbindelse hermed, herunder Transportministeriets rimelige ekstraomkostninger ved at lade tredjemand udføre den udskudte drift.

I det omfang det herved fastslås, at Transportministeriet ikke var berettiget til at beslutte at udskyde Operatøren Driftsstart, skal Transportministeriet erstatte ethvert tab, som Operatøren måtte have haft i forbindelse hermed.

Operatøren modtager ikke tilskud i udskydelsesperioden.

Såfremt Driftsstart udskydes til en dato, der ikke er den 1. i en måned, reduceres Operatørens tilskud i den pågældende måned forholdsmæssigt således:

$$\text{Tilskud i relevant måned} \times \frac{\text{udskydelsen i antal kalenderdage}}{\text{antal kalenderdage i måneden}}$$

Udskydelse af Driftsstart udskyder Kontraktens udløb tilsvarende, jf. pkt. 3.3

Se desuden Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) pkt. 9.9.2.

7.5. Forholdsmæssigt afslag

Ved mangelfuld leverance kan Transportministeriet kræve forholdsmæssigt afslag i Operatørens tilskud. En mangelfuld leverance kan eksempelvis være manglende efterlevelse af tilbuddets beskrivelse af tilvejebringelsen af færgernes drivmiddel.

7.6. Ophævelse

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

Som væsentlig misligholdelse anses blandt andet:

- at besejling gentagne gange ikke opretholdes i overensstemmelse med de af Transportministeriet godkendte sejlplaner, herunder afflysninger i ikke acceptabelt omfang,
- at Operatørens billetpriser overstiger de af Transportministeriet godkendte priser,
- at de til enhver tid gældende regler for den pågældendes færgeres udrustning, bemanning, sikkerhedsforhold med videre ikke overholdes,
- at Søfartsstyrelsen eventuelle krav ikke efterleves,

- at Operatøren ikke har indsat den i Operatørens tilbud angivne færge/færger 30 kalenderdage efter Driftsstart, jf. pkt. 3.2.
- at Operatøren ikke har skaffet den under pkt. 5 krævede anfordringsgaranti i overensstemmelse med fristen angivet under pkt. 5,
- at Driftsstarten forsinkes med mere end 3 måneder,
- ved gentagne og/eller alvorlige overtrædelser af Arbejdsklausul, jf. pkt. 9.2, materielt eller proceduremæssigt.

Transportministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, hvornår ophævelsen skal have virkning.

Ved Operatørens konkurs er Transportministeriet berettiget til straks at hæve Kontrakten.

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

Ovennævnte gælder tillige ved Operatørens betalingsstandsning, rekonstruktionsbehandling, 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.

7.7. Erstatningspligt for Operatøren

Operatøren er erstatningspligtig over for Transportministeriet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 7.8 om force majeure.

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

7.8. Force majeure for Operatøren

Operatøren skal i henhold til nærværende Kontrakt ikke anses for erstatningsansvarlig over for Transportministeriet for så vidt angår forhold, der ligger uden for Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet.

Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der ligger uden for underleverandøren og Operatørens kontrol, og som Operatøren ikke burde have undgået eller overvundet ved for eksempel anvendelse af en anden underleverandør.

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

Force majeure kan kun godkendes, såfremt Operatøren har givet skriftlig meddelelse herom til Transportministeriet uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

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

8. Transportministeriets misligholdelse

8.1. Misligholdelse af betalingsforpligtelse

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

Operatøren er endvidere berettiget til at ophæve Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Operatøren over for Transportministeriet skriftligt har givet påkrav om, at Transportministeriet på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, og at Operatøren har meddelt, at manglende betaling inden 30 kalenderdage vil medføre, at Kontrakten ophæves.

8.2. Anden misligholdelse

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Transportministeriets side, skal Operatøren straks reklamere herover.

8.3. Erstatningspligt for Transportministeriet

Transportministeriet er erstatningspligtig over for Operatøren efter dansk rets almindelige regler, jf. dog pkt. 0 om force majeure.

8.4. Force majeure for Transportministeriet

Transportministeriet skal i henhold til Kontrakten ikke anses for erstatningsansvarlig over for Operatøren, for så vidt angår forhold, der ligger uden for Transportministeriets kontrol, og som Transportministeriet ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet.

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

Force majeure kan kun godkendes, såfremt Transportministeriet har givet 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 Transportministeriet er i force majeure i mere end 90 kalenderdage.

8.5. Fordringshavermora

Om Transportministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

9. Afsluttende bestemmelser

9.1. Myndighedskrav med videre

Operatøren indestår for, at Operatøren og alle Operatørens ydelser til enhver tid opfylder samtlige relevante gældende myndighedskrav, regler, myndighedsforskrifter med videre, herunder såvel danske som relevante internationale bestemmelser.

Operatøren indestår i øvrigt for, at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater med videre tilvejebringes, samt for at alle nødvendige aftaler med videre med myndigheder og andre indgås.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret om bestemmelser af relevans for opfyldelsen af ydelsen såvel i internationale konventioner, EU-lovgivning og dansk lovgivning.

Operatøren er forpligtet til løbende at holde sig orienteret i væsentlige informationskilder af betydning for færgebetjeningen af Ballen-Kalundborg, herunder i meddelelser fra Søfartsstyrelsen.

9.2. Arbejdsklausul

Transportministeriet er i medfør af ILO-konvention nr. 94 og arbejdsklausulcirkulæret om arbejdsklausuler i offentlige kontrakter (cirkulære nr. 9471 af 30. juni 2014) forpligtet til at sikre, at Operatøren og eventuelle underleverandører tilsikrer arbejdere sædvanlige løn- og arbejdsvilkår.

Operatøren er derfor forpligtet til at sikre, at ansatte hos Operatøren og eventuelle underleverandører, som medvirker til at opfylde Kontrakten, er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Operatøren skal sikre, at ansatte hos Operatøren og eventuelle underleverandører er orienteret om bestemmelserne i denne arbejdsklausul.

Ved "medvirkende til at opfylde Kontrakten", jf. ovenfor, forstås arbejde udført i Danmark med henblik på Kontraktens opfyldelse.

For arbejde, der udføres uden for Danmark, i forbindelse med Kontraktens opfyldelse, skal Operatøren sikre, at ansatte, også hos eventuelle underleverandører, som medvirker til at opfylde Kontrakten, er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end hvad der i henhold til nationale regler og love, herunder internationale forpligtelser, gælder for arbejde af samme art i det pågældende land.

Transportministeriet kan til enhver tid udbede sig relevant dokumentation for overholdelse af løn- og arbejdsvilkår for arbejdstagere, som anført i denne arbejdsklausul.

Transportministeriet kan kræve, at Operatøren – efter skriftligt påkrav herom – inden for 14 kalenderdage fremsender relevant dokumentation såsom løn- og timesedler, lønregnskab og ansættelseskontrakter samt øvrige dokumenter, der udgør grundlaget for arbejdsvilkårene og beregning af udbetalinger fra såvel egne som eventuelle underleverandørers arbejdstagere.

Operatøren er under alle omstændigheder forpligtet til at overholde gældende regler og bestemmelser om persondatabeskyttelse (for tiden databeskyttelsesloven og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger). Operatøren er i den forbindelse berettiget til at fjerne eller anonymisere persondata som defineret i persondataforordningens artikel 4, nr. 1, og artikel 9, så som oplysninger om navn, løn, e-mailadresse, racemæssig eller etnisk baggrund, politisk, religiøs eller filosofisk overbevisning og fagforeningsmæssigt tilhørsforhold eller om helbredsforhold eller seksuel orientering fra de pågældende data, i det omfang det stadig er muligt for Transportministeriet at vurdere Operatørens overholdelse af arbejdsklausulen.

Såfremt det er nødvendigt at fremsende ikke-anonymiseret dokumentation, for at Transportministeriet kan vurdere Operatørens overholdelse af arbejdsklausulen, skal Operatøren sikre sig, at det fornødne behandlingsgrundlag, herunder eventuelt samtykke, fra den enkelte ansatte, jf. gældende bestemmelser og regler om beskyttelse af personoplysninger, er indhentet med henblik på afgivelse af dokumentation inden for den ovenfor angivne tidsfrist.

Såfremt Operatøren tilsidesætter sin forpligtelse til at fremskaffe den af Transportministeriet krævede dokumentation, jf. ovenfor, kan Transportministeriet efter udløb af den i ovenfor nævnte frist på 14 dage, pålægge Operatøren en dagsbod per kalenderdag på 2.500 DKK, indtil den krævede dokumentation behørigt fremskaffes til Transportministeriet.

Transportministeriet kan til brug for sin vurdering af, om Operatøren eller underleverandører har overholdt arbejdsklausulen søge rådgivning hos relevante arbejdsgiver- og/eller arbejdstagerorganisationer.

Hvis Operatøren ikke overholder sine forpligtelser i medfør af arbejdsklausulen, og hvis dette medfører et berettiget krav på yderligere løn til arbejdstagerne, kan Transportministeriet tilbageholde betalinger til Operatøren med henblik på at tilgodese sådanne krav.

Transportministeriet kan endvidere pålægge Operatøren en bod tilsvarende til 2 gange det beløb, der skal betales i yderligere løn til de ansatte.

Ved gentagne og/eller alvorlige overtrædelser af denne arbejdsklausul, materielt eller proceduremæssigt, er Transportministeriet berettiget til at ophæve Kontrakten i overensstemmelse med Kontraktens pkt. 7.6.

9.3. Beskæftigelse af elever og/eller praktikanter

Operatøren skal sikre, at mindst 2 af de årsværk, der hvert kalenderår anvendes til at opfylde Kontrakten, besættes med elever og/eller praktikanter.

Hvis først og sidste år af Kontrakten ikke hver især udgør et helt kalenderår, er det et krav, at mindst 2 af de årsværk, der samlet anvendes i perioden fra Driftsstart til udgangen af 2025 og fra starten af sidste år i Driftsperioden til Kontraktophør besættes med elever og/eller praktikanter.

Operatøren kan vælge at beskæftige en eller flere elever og/eller praktikanter i en kortere periode eller pulje elever og/eller praktikanter i visse kalenderår, forudsat at det samlede antal arbejdstimer, som udføres af elever eller praktikanter i den samlede kontraktperiode svarer til beskæftigelsen af 2 årsværk per år.

Ved elever og praktikanter forstås en arbejdstager, med hvem Operatøren eller dennes underleverandør indgår eller har indgået en uddannelsesaftale. Uddannelsesaftale skal indgås som led i et uddannelsesforløb, som eleven eller praktikanten følger, og skal være rettet mod, at eleven eller praktikanten opnår personlig, sociale og faglige kvalifikationer, som understøtter elevens eller praktikantens uddannelsesforløb, og som giver grundlag for beskæftigelse på arbejdsmarkedet.

Ét årsværk svarer til 1924 arbejdstimer inklusive ferie, sygdom, skoleophold med videre.

Uddannelsesforløbet i medfør af lovbekendtgørelse nr. 1868 af 28. september 2021 om erhvervsuddannelser anses at opfylde krav til uddannelsesforløb.

Operatøren eller dennes underleverandører kan indgå uddannelsesaftaler om uddannelsesforløb i medfør af andre tilsvarende uddannelsesordninger i EU/EØS, herunder med elever og/eller praktikanter fra andre EU/EØS-lande, som opfylder ovenstående krav til uddannelsesforløb.

Operatøren er forpligtet til 31. januar hvert kalenderår at påvise over for Transportministeriet, at Operatøren i det forudgående år har levet op til kravet om beskæftigelse af elever og praktikanter.

Hvis Operatøren vælger modellen med at beskæftige en eller flere elever og/eller praktikanter i en kortere periode eller pulje elever og/eller praktikanter i visse kalenderår, skal Operatøren 31. januar hvert kalenderår sende en plan til Transportministeriet, der viser, hvordan Operatøren agter at opfylde sin forpligtelse efter dette punkt.

Hvis Operatøren ikke overholder kravet om beskæftigelse af elever og/eller praktikanter, kan Operatøren pålægges at betale en bod til Transportministeriet. Såfremt det ved udgangen af kalenderåret konstateres, at Operatøren ikke fuldt ud har beskæftiget det krævede antal årsværk elever og/eller praktikanter, pålægges Operatøren en bod på 10.000 DKK per manglende tiendedele årsværk, svarende til 100.000 DKK per manglende fulde årsværk.

Hvis Operatøren kan påvise over for Transportministeriet, at Operatøren ikke har kunnet indgå uddannelsesaftale til besættelse af en stilling, som var planlagt besat med elev eller praktikant, accepteres det som et bodsfritagende forhold for det pågældende årsværk.

9.4. Informationspligt

9.4.1. Information til Transportministeriet

Operatøren er forpligtet til at udlevere information til Transportministeriet, som beskrevet i Kontrakten, herunder i forbindelse med Transportministeriets tilrettelæggelse af næste udbud, som nærmere beskrevet i Bilag 2, pkt. 8.3.

9.4.2. Information til operatøren for næste kontraktperiode

Endvidere er Operatøren forpligtet til i rimeligt omfang at bistå en ny operatør i forbindelse med eventuelt overdragelse af færgebetjeningen, som nærmere beskrevet i Bilag 2, pkt. 8.4.

9.5. Tavshedspligt

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

For Transportministeriets personale gælder den tavshedspligt, der følger af reglerne for ansatte i offentlig forvaltning. Konsulenter og andre, der bistår Transportministeriet, pålægges tilsvarende tavshedspligt.

Dog har Parterne den i pkt. 9.6 nævnte ret til offentliggørelse af Kontrakten.

9.6. Offentliggørelse

Operatøren må uden Transportministeriets samtykke bruge Transportministeriet som reference.

Transportministeriet har ret til på eget initiativ at offentliggøre Kontrakten helt eller delvist, idet eventuelle forretningsfølsomme oplysninger vil blive undtaget herfra på baggrund af en konkret høring af Operatøren.

9.7. Inspektion

Transportministeriet, herunder Transportministeriets repræsentanter, skal til enhver tid, herunder også i forberedelsesperioden, uden varsel have adgang til færger, bygninger og andre fysiske lokaliteter for at udføre inspektion med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres på de aftalte vilkår.

Operatøren skal ved sådan inspektion yde Transportministeriet fornøden assistance, herunder ved afgivelse af oplysninger. Ved sådan inspektion skal Transportministeriet optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler.

Operatørens eventuelle omkostninger i den forbindelse er Transportministeriet uvedkommende.

Transportministeriet skal straks varsle Operatøren, såfremt Transportministeriet ved inspektionen bliver opmærksom på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne. Transportministeriets ret til at foretage inspektion fritager ikke Operatøren for at sørge for, at ydelserne til enhver tid er kontraktmæssig.

9.8. Overdragelse

9.8.1. Transportministeriets overdragelse

Transportministeriet har ret til at overdrage 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.

9.8.2. Operatørens overdragelse:

Operatøren kan kun med Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge Kontrakten til tredjemand.

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

Transportministeriet vil i den forbindelse blandt andet foretage en vurdering af styrker og svagheder hos den foreslåede tredjemand, herunder i forhold til økonomisk, finansiel, teknisk og faglig formåen. Operatørens overdragelse af Kontrakten vil dog under alle omstændigheder alene kunne accepteres, såfremt dette lovligt kan ske i henhold til de til enhver tid gældende udbudsretlige regler.

Transportministeriet forbeholder sig ret til – som betingelse for at give samtykke til en overdragelse – efter omstændighederne for eksempel at kræve, at både Operatør og tredjemand (som derefter bliver medoperatør) hæfter

solidarisk for Kontraktens opfyldelse, eller (som et andet eksempel) at Operatøren erklærer at ville støtte den foreslåede tredjemand økonomisk, finansielt, teknisk og fagligt i forbindelse med den foreslåede tredjemands varetagelse af Kontrakten.

9.9. Tvister

I tilfælde af tvist skal Operatøren fortsætte med at opfylde Hovedkontrakten, som fortsætter uændret, indtil tvisten er afgjort.

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

Om nødvendigt skal forhandlinger, 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, er hver af Parterne berettiget til at kræve uoverensstemmelsen afgjort ved voldgift.

Enhver tvist, som måtte opstå i forbindelse med denne Kontrakt, skal afgøres endeligt ved voldgift efter "Regler for behandling af voldgiftssager ved Det Danske Voldgiftsinstitut", som er gældende på tidspunktet for sagens anlæg.

Voldgiftsretten udpeges af Voldgiftsinstituttet i overensstemmelse med ovennævnte regler. Klageren kan i sit klageskrift komme med forslag til sin voldgiftsdommer, mens indklagede i sit svarskrift kan komme med forslag til sin voldgiftsdommer. Den tredje voldgiftsdommer, der er voldgiftsrettens formand bringes i forslag af Voldgiftsinstituttet, medmindre Parterne inden udløbet af fristen for indklagedes svar i fællesskab foreslår en formand.

Stedet for voldgift er København.

Sagen skal afgøres efter dansk ret, jf. også pkt. 9.10, herunder også danske processuelle regler. Processproget er dansk – det gælder både for processkrifter og mundtlige forhandling.

9.10. Lovvalg

Kontrakten er undergivet dansk ret.

9.11. Underskrift


Kontrakten oprettes i en dansk og engelsk version i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Transportministeriet og Operatøren.

Den 14-09-2022

Den 14-09-2022

For Transportministeriet:

For Operatøren:

Oluf Sørensen


M.A.


Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Definitioner

Bilag 1

Indhold

1. Definitioner	3
-----------------------	---

1. Definitioner

Ord, udtryk, begreb	Betydning
<i>Aptering</i>	Indvendigt udstyr på færgen, blandt andet møbler, opholdsrum, legerum.
<i>Afgang</i>	En enkelt tur mellem Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn.
<i>Afgangstidspunkt</i>	Tidspunktet for det øjeblik, hvor der ved påbegyndelsen af en afgang ikke længere er kontakt mellem færgens klap og færgelejts rampe eller klap.
<i>Aflysning</i>	En planlagt afgang efter sejlplanen gennemføres/fuldføres ikke.
<i>Ankomsttidspunkt</i>	Det øjeblik, hvor der ved afslutningen af en afgang opnås kontakt mellem færgens klap og færgelejts rampe eller klap.
<i>Dobbelttur</i>	Tur-retur.
<i>Driftsperiode</i>	Tidsrummet fra driftsstart til kontraktudløb.
<i>Driftsstart</i>	Tidspunktet for Operatørens overtagelse af driften, jf. Hovedkontraktens pkt. 3.2.
<i>Driftsår</i>	En periode på et år, der følger kalenderåret.
<i>Driftsår, første</i>	Fra Driftsstart til 31. december samme år.
<i>Driftsår, sidste</i>	Fra 1. januar i det år Kontrakten ophører og til Kontraktens ophør.
<i>Dækmeter</i>	1 dækmeter er 1 længdemeter på vogndækket i den maksimale bredde (inklusive surring) for en lastbil, trailer, sættevogn, vogntog og lignende.
<i>Dækmeter, Høje</i>	1 høj dækmeter er 1 dækmeter, der er mindst 4,5 meter høj i hele dens bredde.
<i>Døgnefterspørgsel</i>	Den efterspørgsel, der er normal for det pågældende og sammenlignelige døgn de foregående døgn.
<i>Emissioner</i>	CO ₂ , NO _x SO _x og PM _{2,5}
<i>Forsinkelse</i>	Tidsforskellen mellem ankomsttidspunkt og planlagt ankomsttidspunkt i den til enhver tid gældende offentliggjorte sejlplan.
<i>Havari</i>	Skader på færgen, der skyldes sammenstød, grundstødning og kollision med havneanlæg, eller skader på maskiner, sikkerhedssystemer og passageressentielle systemer, som Operatøren ikke kunne have forhindret eller burde have forudset. Operatøren anses for at kunne have forhindret eller

Ord, udtryk, begreb	Betydning
	forudset skaden, hvis skaden kunne være forhindret, såfremt Operatøren havde fulgt vedligeholdelsesplaner og medbragt reservedele i rimeligt omfang.
<i>IMDG-kode</i>	International Maritime Dangerous Goods-code.
<i>Kontrakt</i>	Hovedkontrakt med bilag og appendikser, herunder Operatørens tilbud.
<i>Kontraktperiode</i>	Periode fra Kontrakten er underskrevet af både Transportministeriet og Operatøren og indtil Kontraktens ophør.
<i>Kontraktindgåelse</i>	Tidspunktet for Transportministeriet og Operatørens gensidige underskrift af Kontrakten.
<i>Kontraktophør</i>	Se Hovedkontraktens pkt. 3.3.
<i>L-leje</i>	Færgeleje som kun består af en rampe samt eventuelt en klap, og som kan benyttes af moderne færger.
<i>Løstrailer</i>	Sættevogn uden forvogn.
<i>Milepæl</i>	Tidspunkt hvor en given aktivitet i Forberedelsesperioden skal være afsluttet.
<i>Overfart</i>	En tur med en færge fra Ballen til Kalundborg eller Kalundborg til Ballen. Se modsat en dobbelttur.
<i>Overfartstid</i>	Tiden fra færgen lægger fra kaj til ankomst.
<i>Pensionist</i>	Person som er fyldt 67 år, eller som modtager pension efter Lov om social pension.
<i>Personbilenhed</i>	En køretøjsenhed på 4,50 meters længde og 1,75 meters bredde, som staves i henhold til bekendtgørelse nr. 1015 af 1. november 2011 om teknisk forskrift om transport af motorkøretøjer m.v. med passagerskibe.
<i>Skolernes Sommerferie/Sommerferie</i>	51 dage per år, dækkende alle dage fra 1. juli til midten af august og de omkringliggende lørdage og søndage. Kan dog variere fra år til år.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Ydelsesspecifikation

Bilag 2

Indhold

1.	Rutestruktur og kapacitet	5
1.1.	Indledning.....	5
1.2.	Driftsomfang.....	5
1.2.1.	Overfartstid	5
1.2.2.	Kapacitet	5
1.2.3.	Frekvens.....	6
1.3.	Farligt gods	7
2.	Sejlplaner	8
2.1.	Periode for sejlplan	8
2.2.	Krav til Sejlplan	8
2.2.1.	Sejlplanens indhold	8
2.2.2.	Koordinering med havnene.....	8
2.3.	Procedure for vedtagelsen af sejlplan.....	8
2.3.1.	Høring af udkast til sejlplan.....	8
2.3.2.	Godkendelse af sejlplan.....	9
2.3.3.	Frister for godkendelse af første sejlplan	9
2.4.	Ændring af godkendt sejlplan	9
2.5.	Planlagte værftsophold.....	9
2.6.	Driftsstop	9
3.	Billetter.....	11
3.1.	Generelt om billetpriser.....	11
3.2.	Maksimumpriser	11
3.2.1.	Særlige billettyper	12
3.2.2.	Højdetillæg til billetpriserne	13
3.3.	Maksimale gennemsnitspriser	14
3.4.	Regulering af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser	15
4.	Færger	17
4.1.	Generelle krav.....	17
4.1.1.	Færger og typer	17
4.1.2.	Registrering og klassificering.....	17
4.1.3.	Myndigheds- og sikkerhedskrav	17
4.1.4.	Bemanding.....	17
4.1.5.	Krav i forhold til vejrforhold	18
4.2.	Aptering og stand	18
4.2.1.	Generelt	18
4.2.2.	Legeområde.....	18
4.2.3.	Kæledyr	18
4.2.4.	Øvrige krav til Aptering.....	18
4.2.5.	Adgangsforhold og krav til indretning for handicappede personer.....	18
4.2.6.	Elevatoreer	19
4.3.	Drivmiddel	19
4.4.	Udskiftning af færger	19

5.	Havne.....	20
	5.1. Generelt om havne	20
	5.2. Havneombygninger og -tilpasninger	20
	5.3. Havneafgifter	21
	5.3.1. Ballen Færgehavn	21
	5.3.2. Kalundborg Havn.....	21
6.	Service og information.....	22
	6.1. Generelle krav til service og information	22
	6.2. Krav til sprog	22
	6.3. Information til passagererne	22
	6.3.1. Generelt	22
	6.3.2. Befordringsbestemmelser.....	23
	6.4. Mulighed for bespisning.....	23
	6.5. Rengøringsstandard	23
	6.6. Hjertestarter	23
	6.7. Booking og billetsalg.....	23
	6.7.1. Billetsalg	23
	6.7.2. Booking	23
	6.7.3. Information.....	24
	6.7.4. Betalingsbestemmelser	24
	6.7.5. Særlige bestemmelser	24
	6.7.6. Samarbejde om billetsalg.....	24
	6.7.7. Landfunktioner, herunder assistance til handicappede og bevægelseshæmmede.....	24
7.	Tilsyn og rapporteringer.....	25
	7.1. Formål med tilsyn og rapporteringer	25
	7.2. Generel oplysningspligt	25
	7.3. Kvartalsmøder	25
	7.4. Operatørens rapportering.....	26
	7.5. Kundetilfredshedsmåling.....	27
	7.5.1. Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger	27
	7.5.2. Spørgsmål, kategorier og svarniveauer	28
	7.5.3. Beregning af kundetilfredsheden	28
	7.5.4. Bod ved lav kundetilfredshed.....	28
	7.5.5. Operatørens opfølgning af kundetilfredshedsmålingerne	29
8.	Samarbejde.....	30
	8.1. Generelt.....	30
	8.2. Samarbejde med tredjepart.....	30
	8.3. Samarbejde ved forberedelse af næste udbud	30
	8.4. Samarbejde med næste operatør	32
	8.4.1. Booking ved ophør	32
	8.4.2. Levering af oplysninger om trafikmængder og relevante indtægtsdata	32
	8.4.3. Adgang til besigtigelse med videre	32
9.	Forberedelsesperioden	33

9.1. Generelt	33
9.2. Ansvar	33
9.3. Perioden	33
9.4. Operatørens organisation	33
9.5. Planlægning af forberedelsesperioden med tids- og aktivitetsplanen	34
9.5.1. Minimumskrav til tids- og aktivitetsplanen.....	34
9.5.2. Tids- og aktivitetsplan version 1.....	34
9.5.3. Tids- og aktivitetsplan version 2	35
9.5.4. Tids- og aktivitetsplan version 3	35
9.6. Aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen	35
9.7. Opfølgning på tids- og aktivitetsplanen	38
9.7.1. Underretningspligt.....	38
9.7.2. Tilsyn og opfølgning fra Transportministeriet	39
9.7.3. Forsinkelser af aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen	39
9.8. Møder i forberedelsesperioden	39
9.9. Bod	40
9.9.1. Overskridelse af frist for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger	40
9.9.2. Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart	40
9.9.3. Bodsfristagende forhold.....	41
10. Appendiks	42

1. Rutestruktur og kapacitet

1.1. Indledning

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg skal gennemføres ved sejlads mellem Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn.

På ruten skal der kunne transporteres passagerer, biler og gods. De nærmere krav til kapacitet, Overfartstid og frekvens fremgår af de følgende bestemmelser.

[Al tekst i kantede parenteser vil blive udskiftet i henhold til Bilag 5 (Operatørens tilbud) og Bilag 6 (Skabelon til tilbudsliste).]

1.2. Driftsomfang

1.2.1. Overfartstid

Den højeste Overfartstid udgør 80 minutter fra planlagt Afgangstidspunkt til planlagt Ankomsttidspunkt.

1.2.2. Kapacitet

Kapacitetskravene er inddelt i to niveauer. Niveauerne består af to forskellige kapacitetsdagstyper: Høj- og lavkapacitetsdage. Antallet af de to kapacitetsdagstyper fremgår af Tabel 1, og er for højkapacitetsdage minimumskrav.

Tabel 1 | Kapacitetsdagstyper

Kapacitetsdagstype	Antal dage per år
Højkapacitetsdage	Minimum 40
Lavkapacitetsdage	Resten

Operatøren foreslår en fordeling af høj- og lavkapacitetsdage i forbindelse med fremlæggelsen af udkast til sejlplan for det kommende kalenderår. Den endelige fordeling af høj- og lavkapacitetsdage skal godkendes af Transportministeriet.

Hvis første og sidste år af Kontrakten ikke hver især udgør et helt kalenderår, men perioderne tilsammen udgør det, der svarer til et helt kalenderår, er det et krav, at disse to perioder samlet opfylder kravene til antallet af dage for et år inden for de enkelte kapacitetsdagstyper.

Minimumskravene til kapacitet på de forskellige kapacitetsdagstyper fremgår af Tabel 2.

Tabel 2 | Minimumskrav til kapacitet (begge retninger tilsammen)

Kapacitetsdage	Personbilenheder
Højkapacitetsdage	1504
Lavkapacitetsdage	1128

Der skal på samtlige de anvendte færger være passagerkapacitet, der gør det muligt at overføre samtlige personer i de køretøjer, der medbringes. Der skal derudover være plads til at medbringe mindst 150 gående passagerer.

Ud over kapacitetskravene til Personbilenheder skal det på mindst én af de dagligt anvendte færger være muligt at medtage mindst 80 Høje Dækmetre til godstransport.

Der skal på afgang fra Ballen med Afgangstidspunkt senest kl. 12.00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

Der skal på afgang fra Kalundborg med Afgangstidspunkt tidligst kl. 12.00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

For så vidt angår kapacitet ved planlagte værftsophold henvises til pkt. 2.5.

1.2.3. Frekvens

Besejlingen skal gennemføres i tidsrummet mellem kl. 06.00 (tidligste, acceptable Afgangstidspunkt) og kl. 23.00 (seneste, acceptable Ankomsttæids-punkt). Fravigelser herfra kræver Transportministeriets forudgående, skriftlige godkendelse.

Tabel 3 | Antal daglige afgang fra hver havn

Kapacitetsdagstype	Frekvens (antal dobbeltture)
Højkapacitetsdage	4
Lavkapacitetsdage	3

Besejlingen skal tilrettelægges på en sådan måde, at efterspørgslen i videst muligt omfang imødekommes.

I hverdagene skal den første daglige afgang fra Ballen til Kalundborg ankomme senest kl. 08.00 i Kalundborg Havn. I weekenden og på helligdage skal den første daglige afgang fra Ballen til Kalundborg ankomme senest kl. 09.00 i Kalundborg Havn. Kravene kan ændres efter aftale mellem Operatøren og Transportministeriet.

Sidste daglige afgang fra Kalundborg til Ballen skal afgå fra Kalundborg Havn tidligst kl. 17.00. Kravet kan ændres efter aftale mellem Operatøren og Transportministeriet.

Operatøren må tidligst lukke check-in 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt. Operatøren må som følge heraf påbegynde Overfarten i op til 10 minutter inden planlagt afgangstidspunkt, forudsat at alle, der er checket ind, er ombord.

1.3. Farligt gods

Der skal være minimum en Overfart om ugen fra Ballen Færgehavn og minimum en Overfart om ugen fra Kalundborg Havn, hvor der skal kunne medbringes farligt gods, herunder farligt gods i IMDG klasse 1 efter behov. Som alternativ til IMDG-koden – kan det tillades at anvende "Memorandum om transport af farligt gods med ro/ro-skibe i Østersøområdet" ("Østersømemorandum").

Der kan anvendes underleverandører til at udføre transport af farligt gods.

Der er ikke krav til på hvilke ugedage eller på hvilke tidspunkter på dagen, transport af farligt gods skal foregå.

Der er ikke krav til kapaciteten på skibe, der udfører transporten af farligt gods. Kapaciteten skal dog være tilstrækkelig til, at løfte den til enhver tid værende efterspørgsel for transport af farligt gods, enten på en af de ordinære daglige Overfarter eller ved gennemførelse af ekstrasejls. Der er ikke krav til Overfartstiden for ekstrasejls, der alene transporterer farligt gods.

2. Sejlplaner

2.1. Periode for sejlplan

Sejlplaner udarbejdes for et kalenderår ad gangen.

Den første sejlplan gælder fra Driftsstart til udgangen af det første kalenderår i Driftsperioden.

Den sidste sejlplan i Driftsperioden gælder fra den 1. januar i det sidste kalender år i Driftsperioden til Kontraktudløb.

2.2. Krav til Sejlplan

2.2.1. Sejlplanens indhold

Sejlplanerne skal tilrettelægges således, at Operatøren opfylder alle krav angivet i Kontrakten, herunder krav til kapacitet, kapacitetsdagstyper, frekvens og Overfartstid.

Transportministeriet kan dog godkende en sejlplan, der fraviger kravene til antallet af de forskellige kapacitetsdage. Der må på et kalenderår højst fraviges med 10 % for minimumskravene til højkapacitetsdage, jf. pkt. 1.2.2

Planlagte ændringer og anden vedligeholdelse, som har betydning for de rejssende, eksempelvis eftersyn af sikkerhedsudstyr, skal indarbejdes i sejlplanen.

2.2.2. Koordinering med havnene

Operatøren har i det hele ansvaret for den nødvendige koordinering og afklaring med havnene i forbindelse med sejlplaner med videre.

2.3. Procedure for vedtagelsen af sejlplan

2.3.1. Høring af udkast til sejlplan

Forud for fremsendelsen af udkast til sejlplan til Transportministeriet, skal udkastet fremsendes til Samsø Kommune til høring med en rimelig høringsfrist. Samsø Kommunes skriftlige høringssvar skal vedlægges det udkast til sejlplan, som Operatøren fremsender til Transportministeriets godkendelse.

Samsø Kommune kan inddrage bemærkninger fra relevante aktører, eksempelvis et trafikkontaktråd på Samsø, i sit høringssvar. Under alle omstændigheder skal Samsø Kommune sende en samlet indstilling til Operatøren.

2.3.2. Godkendelse af sejlplan

Operatørens fremsender senest den 1. september i året før sejlplanens ikrafttræden denne til godkendelse hos Transportministeriet vedlagt høringssvar fra Samsø Kommune.

Transportministeriet træffer afgørelse om godkendelse af sejlplanen senest 30. september i året før sejlplanens ikrafttræden.

2.3.3. Frister for godkendelse af første sejlplan

Godkendelse af sejlplanen for første sejlplan følger den i pkt. 2.3.1 til 2.3.2 beskrevne procedure.

2.4. Ændring af godkendt sejlplan

Godkendte sejlplaner kan ændres med Transportministeriets godkendelse.

Transportministeriet kan i den forbindelse bede Operatøren indhente høringssvar fra Samsø Kommune – inklusive eventuelt trafikkontaktråd – før Transportministeriet tager stilling til, om den ændrede sejlplan kan godkendes.

Såfremt en ændring af sejlplanen er nødvendig som følge af en akut situation, som for eksempel ved Havari, kan Operatøren gennemføre ændringen uden Transportministeriets godkendelse. I disse tilfælde skal Operatøren snarest muligt orientere Transportministeriet herom. Transportministeriet tager herefter stilling til, om ændringen var berettiget.

2.5. Planlagte værftsophold

Ved planlagte værftsophold skal Døgnefterspørgslen for passagerer, personkøretøjer og gods kunne løftes. Planlagte værftsophold må kun finde sted på lavkapacitetsdage og skal placeres, så de er til mindst mulig gene for betjeningen. Varigheden af planlagte værftsophold må ikke overstige 14 dage medmindre andet aftales med Transportministeriet.

Planlagte værftsophold – herunder hvilken færge der indsættes som erstatningsfærge – skal fremgå af de udkast til sejlplaner, der årligt fremsendes til Transportministeriets godkendelse.

For planlagte værftsophold gælder i øvrigt reglerne for driftsstop, jf. pkt. 2.6.

2.6. Driftsstop

Ved driftsstop skal den forventede Døgnefterspørgsel opfyldes. Såfremt dette indebærer indsættelse af andre færges end de, der fremgår af Bilag 5 (Operatørens tilbud), skal disse andre færges indsættes senest 72 timer efter Afgangstidspunktet for den første afgang, som aflyses.

I tilfælde af driftsstop nedsættes det månedlige tilskud for hvert påbegyndt døgn ud over det første døgn med $1/30$.

Driftsstop på 23 timer og 59 minutter indebærer ikke reduceret tilskud.

Ved driftsstop på over 72 timer betales ud over reduktionen i tilskuddet på $1/30$, en bod på 65.000 DKK per påbegyndt døgn fra begyndelsen af det 4. døgn.

Ovenstående bestemmelser om bod gælder ikke force majeure, herunder strejker og overenskomststridige arbejdskonflikter, naturkatastrofer og ekstreme besejlingsforhold som is, strøm og vandstandsforhold.

3. Billetter

3.1. Generelt om billetpriser

Billetpriserne gælder for et kalenderår ad gangen. Den første oversigt over billetpriser gælder fra Driftsstart til 31. december 2025. Den sidste oversigt over billetpriser gælder fra 1. januar i det sidste år i Driftsperioden til og med den sidste dag i Driftsperioden.

Operatøren er forpligtet til at udbyde de billettyper, der fremgår af Tabel 4 under pkt. 3.2. Operatøren er berettiget til at udbyde rabatbilletter eller andre billetter under hver enkelt af de i Tabel 4 nævnte billettyper. Dette skal ske på saglige og ikke diskriminerede vilkår.

Operatøren er endvidere forpligtet til at udbyde og fastsætte billetpriser for de billettyper, der fremgår af Tabel 5 under pkt. 3.2.1. Operatøren er berettiget til at udbyde andre billettyper, end de i Tabel 4 og Tabel 5 angivne, dog kun efter Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse.

Operatøren kan ændre den nærmere definition af en billettype, men dog udelukkende sådan, at hver enkelt billet gøres billigere for kunderne. Billettypen "Bil inklusive 5 personer" kan for eksempel ændres til "Bil inklusive 9 personer". Ændring i kravene til billettype kan kun foretages efter Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse.

3.2. Maksimumpriser

Operatørens billetpris for hver enkelt billet må ikke overstige den maksimumpris, der fremgår af Tabel 4. De i Tabel 4 angivne maksimumpriser er angivet i 2022-prisniveau. Operatøren er berettiget til at fastsætte billetpriser, der ligger under billettypens maksimumpris.

De i Tabel 4 angivne maksimumpriser er inklusive moms bortset fra priserne for godskøretøjer, herunder lastbiler, sættevogne og vogntog, der er angivet eksklusive moms og skal opkræves eksklusive moms.

Tabel 4 | Maksimumpriser inklusive moms for overfarten Ballen-Kalundborg i 2022-prisniveau.

Billettype	Maksimumpris (DKK)
Voksen	114
Voksen, Pendler	57
Barn 4-15 år	57
Barn 4-15 år, Pendler	28
Barn 0-3 år	0
Pensionist	57
Bil inklusive 5 personer, Normalbillet	452
Bil inklusive 5 personer, Pendler, 3. til 10. enkeltrejse pr. år	226
Bil inklusive 5 personer, Pendler, fra 11. årlige enkeltrejse	114
Bil inklusive 1 Pensionist og evt. 1 ledsager	226
Bil inklusive 5 personer + campingvogn	679
Anhænger på bil	215
Motorcykel/knallert eksklusiv fører	45
Cykel/cykelanhænger eksklusiv fører	31
Bus inklusive fører	636
Godskøretøj (herunder sololastbil, sættevogn og vogn-tog) op til 10 meters længde, inklusive fører	176 ¹
Godskøretøj (herunder sololastbil, sættevogn og vogn-tog) over 10 meters længde og op til 20 meters længde, inklusive fører	270 ¹
Uledsaget godskøretøj (herunder løstrailer) op til 15 meters længde	237 ¹
Håndtering af uledsaget godskøretøj	17 ¹

1) Priserne for godskøretøjer og håndtering heraf er angivet eksklusiv moms og skal opkræves eksklusiv moms.

Operatøren skal tilbyde mængderabat på følgende billettyper: "Voksen", "Barn 12-15 år" og "Pensionist". Prisen per rejse på en billet med mængderabat må ikke overstige 80 % af prisen for en tilsvarende enkeltbillet. Antallet af enkeltrejser, der udløser en rabat, må ikke overstige 10. Tilsvarende rabat skal ydes for grupper. Vilkår for mængderabat skal indgå i Operatørens udkast til billetpriser og endelige billetpriser.

3.2.1. Særlige billettyper

Operatøren skal selv fastsætte billetpriser for de billettyper, der fremgår af Tabel 5.

Tabel 5 | Særlige billettyper som Operatøren selv skal fastsætte billetpriser for:

Billettyper
Uledsaget bil samt eventuelt håndteringstillæg
Tom bus samt eventuelt håndteringstillæg
Havetraktor, golfbil, anhænger eller campingvogn, der ikke er spændt på en bil, samt eventuelt håndteringstillæg
Specialtransport samt eventuel håndteringstillæg
Biler med overlængde eller overbredde. Grænserne for overlængde og overbredde fastsættes af Operatøren
Busser med overlængde, overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af Operatøren
Godskøretøjer med overlængde (godskøretøjer over 20 meters længde, uledsagede godskøretøjer over 15 meters længde), overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af Operatøren
Pakker, stykgods

Den af Operatøren fastsatte billetpris på de billettyper, der er omfattet af Tabel 5, må ikke adskille sig væsentligt fra billetprisen for sammenlignelige billettyper på tilsvarende overfarter.

Billetprisen for de billettyper, der er omfattet af Tabel 5, skal skriftligt godkendes af Transportministeriet, og vil herefter udgøre maksimumprisen for de pågældende billettyper.

Maksimumprisen for de billettyper, der er omfattet af Tabel 5 reguleres i henhold til pkt. 3.4.

Såfremt Operatøren indfører krav om, at der kun medtages hjulbårent gods, skal Operatøren vederlagsfrit stille vogn, lad eller lignende til rådighed, hvorpå ikke-hjulbårent gods kan anbringes.

3.2.2. Højdetillæg til billetpriserne

Anvendes der færger med fleksible dæk, mezzanindæk eller lignende kan der indføres et tillæg til billetpriserne, gældende for køretøjer, der er højere end en bestemt højde.

Såfremt billetpriserne tillægges et højdetillæg skal Operatøren oplyse følgende:

1. Hvilke køretøjer, der tillægges højdetillæg
2. Grænsen for, hvornår billetprisen tillægges højdetillæg
3. Højdetillæggets størrelse

Det af Operatøren fastsatte højdetillæg må ikke adskille sig væsentligt fra højdetillægget på tilsvarende overfarter og må aldrig overstige 30 % af billetprisen for et tilsvarende køretøj uden højdetillæg.

Indførelse af højdetillæg må kun ske efter forudgående skriftligt godkendelse af Transportministeriet.

Højdetillægget reguleres herefter i henhold til pkt. 3.4.

3.3. Maksimale gennemsnitspriser

For en række billettyper er der foruden maksimumpriser fastsat maksimale gennemsnitspriser. Maksimale gennemsnitspriser udgør den maksimale gennemsnitlige billetpris, som Operatøren må opnå for alle solgte billetter i samme billettype i et kalenderår. En oversigt over maksimale gennemsnitspriser fremgår af Tabel 6.

Operatøren skal hvert år senest den 1. februar fremsende en opgørelse over de realiserede gennemsnitspriser for hver billettype for det forudgående kalenderår sammen med beregningsgrundlaget til Transportministeriet. Opgørelsen skal basere sig på den realiserede omsætning og de realiserede trafikmængder.

I det omfang Operatøren, som led i for eksempel sponsorater, giver billetter eller sælger billetter til særlige priser, må disse ikke indgå i beregningen af den realiserede omsætning og de realiserede gennemsnitspriser.

For hele kalenderåret opgøres den realiserede omsætning divideret med det realiserede antal solgte billetter inden for hver billettype. Omsætningen, de akkumulerede indtægter fra salg af alle billetter omfattet af de relevante billettyper inklusive moms, udgør således summen af de faktiske beløb, som de rejsende har betalt for billetterne.

Såfremt Operatøren i et kalenderår overskrider den maksimale gennemsnitspris for en eller flere billettyper, reduceres den maksimale gennemsnitspris for de pågældende billettyper det følgende år.

Der foretages ikke regulering, såfremt Operatørens realiserede gennemsnitspris er mindre end den maksimale gennemsnitspris for de pågældende billettyper.

Ved overskridelse af kravene til maksimale gennemsnitspriser i de sidste to år af Driftsperioden, gælder det særlige, at reguleringen foretages ved at Operatørens tilskud reduceres med den merindtægt, som Operatøren har opnået ved for høje, realiserede gennemsnitspriser. Om nødvendigt reguleres forholdet i forbindelse med frigivelse af anfordringsgarantien.

Tabel 6 | Maksimale gennemsnitspriser for overfarten Ballen-Kalundborg i 2022-prisniveau.

Billettype	Maksimale gennemsnitspris per år (DKK)
Voksen	79
Barn 4-15 år	41
Pensionist	37
Bil inklusive 5 personer, Normalbillet	275
Bil inklusive 1 Pensionist og eventuel 1 ledsager	151
Bil inklusive 5 personer + campingvogn	486
Motorcykel/knallert eksklusiv fører	36
Cykel/cykelanhænger eksklusiv fører	25
Bus inklusive fører	421

3.4. Regulering af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser

Transportministeriet foretager årligt prisopregning af maksimumpriserne og de maksimale gennemsnitspriser på baggrund af dels den realiserede gennemsnitlige udvikling og dels den forventede udvikling i nettoprisindekset. Den realiserede gennemsnitlige udvikling i nettoprisindekset baseres på det af Danmarks Statistik offentliggjorte årgennemsnit. Den forventede gennemsnitlige udvikling i nettoprisindekset baseres på Finansministeriets, ved Transportministeriets fremsendelse af oversigt over prisopregning, seneste udmeldte prognose for udviklingen i nettoprisindekset. Prognosen offentliggøres på nuværende tidspunkt i publikationen "Økonomisk Redegørelse".

Transportministeriet fremsender til Operatøren, senest den 1. juli i året før billetpriserens ikrafttrædelse, maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser for det kommende kalenderår. Dog gælder det for Transportministeriets fremsendelse af maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser for perioden fra Driftsstart til udgangen af december 2025, at dette fremsendes til Operatøren senest 4 måneder før Driftsstart.

På baggrund af de af Transportministeriet fremsendte maksimumpriser og maksimale gennemsnitspriser for det kommende kalenderår, udarbejder Operatøren et udkast til billetpriser for det kommende kalenderår. Operatørens udkast til billetpriser for et kalenderår i Driftsperioden skal senest den 1. september i året før billetpriserens ikrafttræden fremsendes til Transportministeriets godkendelse. Dog gælder det for Operatørens udkast til billetpriser for perioden fra Driftsstart til udgangen af december 2025, at dette skal fremsendes til Transportministeriets godkendelse senest 3 måneder før Driftsstart.

Transportministeriet træffer afgørelse om godkendelse senest den 30. september i året før billetprisernes ikrafttræden.

4. Færger

4.1. Generelle krav

4.1.1. Færger og typer

Der stilles ikke krav til, hvor mange færger eller hvilken type færge, som Operatøren skal råde over, idet det afgørende er, at Operatøren med færgerne/færgerne, som Operatøren angiver i sit bud, kan opfylde samtlige af Kontraktens krav.

Operatøren skal råde over færgerne, men der stilles ikke krav om, at Operatøren ejer færgerne.

4.1.2. Registrering og klassificering

Operatøren skal anvende de færger, som er angivet i Operatørens tilbud, medmindre andet godkendes af Transportministeriet, jf. pkt. 0

Alle færger skal være godkendt af et EU godkendt klassifikationsselskab, der er anerkendt af flagstatsmyndigheden.

Operatøren er forpligtet til at holde færgerne i en pæn stand samt sødygtige og forsynet med alle påbudte og nødvendige certifikater med videre, herunder klassifikationscertifikater.

Operatøren er endvidere forpligtet til at opfylde de til enhver tid af Søfartsstyrelsen eller andre myndigheder stillede krav med hensyn til færgernes indretning, bemanning, drift med videre.

4.1.3. Myndigheds- og sikkerhedskrav

Alle færger skal til enhver tid opfylde alle gældende myndighedskrav og sikkerhedskrav for de pågældende færger og deres respektive anvendelse.

Om færgernes opfyldelse af myndighedskrav henvises til Hovedkontraktens pkt. 9.1.

4.1.4. Bemanning

Operatøren er forpligtet til at bemane færgerne i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen, ligesom Operatøren er ansvarlig for, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er om bord.

4.1.5. Krav i forhold til vejrforhold

Færgerne skal have tilstrækkelig maskinkraft og manøvreedygtighed til sikkert at kunne anløbe og afgå fra Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn i vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over ti minutter) på op til 18 meter/sekundet uanset vindretning.

4.2. Aptering og stand

4.2.1. Generelt

Færgerne skal til enhver tid fremstå med en moderne og velholdt Aptering. Med velholdt menes, at færgernes Aptering er funktionel og af passagererne opleves som værende i god stand og overholder alle gældende regler.

Færgerne skal for samtlige forhold overholde gældende relevante bestemmelser, herunder bekendtgørelse nr. 1818 af 15. september 2021 om supplerende bestemmelser for last- og passagerskibe med senere ændringer.

Det skal ikke være tilladt at ryge på færgerne indendørs. Dog kan der indrettes rygekabiner, hvor rygning kan finde sted.

4.2.2. Legeområde

Der skal på færgerne være et særligt legeområde med tilhørende legefaciliteter for børn.

4.2.3. Kæledyr

Det skal være muligt og tilladt at medbringe kæledyr på visse af de afsnit, der er forbeholdt passagerer, under Overfart.

4.2.4. Øvrige krav til Aptering

Der skal være muligt at købe mad og drikke om bord, jf. pkt. 6.4.

Der skal på færgerne være mulighed for at indtage medbragt mad ved siddepladser ved borde indendørs.

4.2.5. Adgangsforhold og krav til indretning for handicappede personer.

For handicappede personer skal alle relevante forskrifter med videre herom opfyldes, herunder bekendtgørelse nr. 1818 af 15. september 2021 om supplerende bestemmelser for last- og passagerskibe med senere ændringer.

Det betyder blandt andet, at færgerne skal være indrettet med gode adgangsforhold, der muliggør adgang/ombordstigning med kørestol, barnevogn og lignende både fra landgangs- og vogndækspassagerer.

Passagerer med handicap og dårligt gående skal have mulighed for at forudbestille og modtage gratis assistance fra færge- og/eller terminalpersonale til at komme om bord og fra borde.

Ved stuvning af biler skal det sikres, at invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer. Nærmere regler herfor fastsættes i de i pkt. 6.3.2 nævnte befordringsbestemmelser.

Kørestolsbrugere skal have adgang til passagervendte faciliteter på færgerne, herunder handicaptoiletter og bispisningsfaciliteter. Endvidere skal der i færgeafsnit, som er indrettet til bispisning være spisepladser/borde, hvortil kørestolsbrugere har fortrinsret, og hvor kørestolen kan køre helt ind til bordet.

Der skal forefindes handicaptoiletter på færgerne. Handicaptoliet(terne) skal have en størrelse, der gør det muligt at vende en kørestol 180 grader. Endvidere skal der forefindes toiletstøtter på begge sider af toilettet.

Alarmsystemer skal kunne alarmere alle passagerer om bord, herunder også høre- og synshæmmede personer.

4.2.6. Elevatorer

Færgerne skal være indrettet med minimum 1 elevator, således at der er adgang med elevator fra vogndæk til dæk med faciliteter for passagerer med handicap.

Alle elevatorers indre mål skal være minimum 110 x 160 cm.

Alle elevatordøre skal have en bredde på minimum 82 cm.

4.3. Drivmiddel

Operatøren er forpligtet til i hele Kontraktperioden af anvende el som drivmiddel til færgedriften. Elektriciteten skal i hele Kontraktperioden produceres som beskrevet i Bilag 5 (Operatørens tilbud).

Drivmiddel og forsyningskilden/produktionsmetoden må alene ændres efter forudgående skriftlig godkendelse fra Transportministeriet.

4.4. Udskiftning af færger

Udskiftning af færgerne i Kontraktperioden, der ikke skyldes planlagte værftsophold eller Havari og lignende uforudsete hændelser, kan kun ske med Transportministeriets forudgående skriftlige godkendelse. Operatøren skal opfylde alle krav i Kontrakten med de til enhver tid indsatte færger.

5. Havne

5.1. Generelt om havne

Ballen Færgehavn er en kommunal færgehavn drevet af Samsø Kommune.

Færgehavnen i Kalundborg ejes af Kalundborg Kommune.

Operatøren skal indgå aftale med ejerne af bygninger og faciliteter med videre om benyttelse af bygninger, færgelejer, opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning med videre. Operatøren skal afholde udgifter i forbindelse hermed, herunder driften af omtalte bygninger og faciliteter med videre.

Operatøren skal opfylde de til enhver tid gældende regler for anløb af havne.

5.2. Havneombygninger og -tilpasninger

Såfremt de anvendte færgers kapacitet, konstruktion eller andet, nødvendiggør ombygningsarbejder (herunder tilpasning og ombygning samt nyetablering af færgelejer) på Ballen Færgehavn eller på Kalundborg Havn, skal disse forestås af Operatøren, ligesom udgifterne hertil bæres af Operatøren.

Ingen ændring af havne- og landanlæg, herunder såvel faste som bevægelige anlæg, på henholdsvis Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn, samt på arealer i tilknytning hertil, kan gennemføres uden henholdsvis Samsø Kommunes og Kalundborg Kommunes forudgående skriftlige godkendelse. Alle forslag til ændringer skal forelægges den relevante kommune i form af fyldestgørende projektmateriale, herunder tidsplan for ændringsarbejderne.

Det påhviler Operatøren at indhente alle nødvendige myndighedsgodkendelser i forbindelse med projektering, udførelse og ibrugtagning af nye eller ændrede anlæg.

Havneombygninger skal gennemføres på en sådan måde, at Driftsstart ikke påvirkes.

Havneombygninger skal desuden gennemføres på en sådan måde, at den eksisterende operatør kan gennemføre driften frem til dennes kontraktophør.

Opmarcharealerne skal have en indretning og et omfang, der sikrer, at der ikke opstår tilbagestuvning mod tilstødende veje. Projekt for ændring af opmarcharealer, herunder skiltning og afmærkning skal godkendes af Politiet. Ændringerne skal være udført inden indsættelse af ny færgekapacitet.

5.3. Havneafgifter

5.3.1. Ballen Færgehavn

I forbindelse med anløb af Ballen Færgehavnen betales en havneafgift til Samsø Kommune.

Havnereglementet og takstbladet for Ballen Færgehavn kan rekvireres ved henvendelse til Samsø Kommune.

5.3.2. Kalundborg Havn

I forbindelse med anløb af Færgehavnen i Kalundborg betales en havneafgift til Kalundborg Havn.

Havneafgiften fremgår af Kalundborg Havns priser og forretningsbetingelser, som kan rekvireres ved henvendelse til Kalundborg Havn.

6. Service og information

6.1. Generelle krav til service og information

Operatøren skal opfylde en række minimumskrav til service og kvalitet. Det gælder blandt andet krav til terminaler, mandskabets sprog, information, muligheder for bespisning, rengøring, booking og billetsalg.

Der følges op på Operatørens målopfyldelse i forhold til flere service- og kvalitetsparametrene gennem kundetilfredshedsundersøgelser. Såfremt kundetilfredsheden er under et nærmere specificeret niveau, pålægges Operatøren bod, jf. pkt. 7.5.4

6.2. Krav til sprog

Sikkerheds- og kundeendt besætning skal beherske et skandinavisk sprog (dansk, svensk eller norsk) og engelsk.

Sikkerhedsmeddelelser og informationer vedrørende Overfarten til passagerne over højtalerne skal som minimum være på dansk og engelsk.

Skilte med tekst samt information til passagerer efter pkt. 6.3 skal som minimum være udfærdiget på dansk og engelsk.

6.3. Information til passagererne

6.3.1. Generelt

Operatøren skal oplyse om billetpriser og rabatter, sejlplaner, befordringsbestemmelser, handicapforhold samt ændringer i disse via internettet og ved opslag på havnene.

Forventede Forsinkelser og Aflysninger skal tidligst muligt varsles over for offentligheden. På Operatørens hjemmeside skal det til enhver tid fremgå, hvordan den aktuelle trafiksituation er, herunder forventede Forsinkelser og Aflysninger.

Der skal endvidere være mulighed for tilmelding til mailservice, sms-service eller anden tilsvarende teknologi, med henblik på at få information om ændringer eller uregelmæssigheder i færgebetjeningen. Denne service skal stilles gratis til rådighed for Overfarter, som de respektive kunder har booket billet til.

Operatøren skal sikre, at rejseagenter samt virksomheder, herunder væsentlige godsoperatører, og andre kollektive trafikoperatører med flere, som regelmæssigt benytter færgeoverfarten, kontaktes direkte og uden unødigt ophold ved større uregelmæssigheder i færgebetjeningen.

Operatøren skal i hele Kontraktperioden stille opdaterede sejlplaner til rådighed for udbydere af trafikinformation på internettet. Informationerne skal som minimum stilles til rådighed i elektronisk form.

6.3.2. Befordringsbestemmelser

Operatøren skal udarbejde et sæt befordringsbestemmelser, der fastsætter alle relevante transportvilkår, herunder betingelserne for refusion af billetter, booking af billetter, reklamationer, transport af kæledyr, handicapassistance, hittegoods med videre. Befordringsbestemmelserne skal skriftligt godkendes af Transportministeriet og må ikke være i modstrid med andre dele af Kontrakten.

Befordringsbestemmelser skal til stadighed være opdateret. I tilfælde af væsentlige ændringer skal information herom være offentligt tilgængeligt minimum en måned før ændringernes ikrafttræden. I tilfælde af væsentlige ændringer skal befordringsbestemmelserne godkendes af Transportministeriet.

6.4. Mulighed for bespisning

Der skal være mulighed for at købe mad og drikke på samtlige Overfarter.

6.5. Rengøringsstandard

Terminalerne og færgerne skal være rengjorte, således at de overalt fremstår rene og pæne.

6.6. Hjertestarter

Alle færger skal være forsynet med minimum en hjertestarter.

6.7. Booking og billetsalg

6.7.1. Billetsalg

Operatøren er forpligtet til at udbyde samtlige billettyper, jf. afsnit 3.

6.7.2. Booking

Alle billettyper skal kunne bookes året rundt og indtil check-in for den pågældende afgang er lukket.

Booking skal kunne foretages hurtigst muligt efter Transportministeriets godkendelse af sejlplan og billetpriser, jf. pkt. 2.3.2 og 3.4.

Samtlige billettyper skal både kunne bookes via internettet, telefonisk og ved terminalen.

Regler for booking, herunder vedrørende farligt gods skal fremgå af Operatørens befordringsbestemmelser, jf. 6.3.2.

6.7.3. Information

Salgspersonalet skal have kendskab til alle billettyper og skal umiddelbart kunne fremskaffe information om muligheder for videre transport, sejlplan og øvrige forhold vedrørende Overfarten.

Forespørgsler vedrørende booking og betaling af billetter skal kunne rettes til Operatøren via mail. Operatøren er forpligtet til at besvare mails inden for 24 timer på hverdage og 48 timer i weekenden og helligdage.

6.7.4. Betalingsbestemmelser

Samtlige billettyper skal både kunne betales via internettet og ved terminalen.

Gyldige betalingsmåder for de enkelte billettyper fastsættes i Operatørens befordringsbestemmelser, jf. pkt. 6.3.2.

Operatøren kan opkræve gebyr for ombooking eller afbestilling.

Bestemmelser vedrørende refusion af betaling for billetter, afbestillingsgebyr samt eventuelle gebyrer ved betaling via bestemte betalingskanaler fastsættes i Operatørens befordringsbestemmelser, jf. pkt. 6.3.2.

6.7.5. Særlige bestemmelser

På hver Overfart må en vis andel af kapaciteten først udbydes tidligst 24 timer før Afgangstidspunkt i henhold til sejlplanen. Det gælder:

- a) 2 % af passagerkapaciteten
- b) 2 % af personbilskapaciteten (målt i forhold til, at vogndækkes alene anvendes til personbiler)

6.7.6. Samarbejde om billetsalg

Såfremt rejsebureauer og/eller andre trafikoperatører måtte ønske at kunne tilbyde booking, salg eller fysisk afhentning af billetter til den samfundsbegrundede færgebetjening, skal Operatøren indgå i det nødvendige samarbejde herom. Kravet gælder dog ikke billigbilletter.

Operatøren er berettiget til mod betaling at tilbyde turisterhvervet adgang til bookingsystemet.

6.7.7. Landfunktioner, herunder assistance til handicappede og bevægelseshæmmede

Operatøren er forpligtet til at udføre samtlige med driften forbundne landfunktioner, herunder billetudstedelse. Operatøren er forpligtet til at sikre ombord- og ilandkørsel af transporterede motorkøretøjer med videre, samt ombord- og ilandstigning af passagerer. Operatørens håndtering af assistance til handicappede og bevægelseshæmmede skal ske i henhold til gældende lovgivning og retningslinjer på området.

7. Tilsyn og rapporteringer

7.1. Formål med tilsyn og rapporteringer

Formålet med følgende bestemmelser om tilsyn og rapporteringer i Driftsperioden er at sikre, at Kontrakten løbende opfyldes, og at Transportministeriet løbende kan følge og evaluere udviklingen i færgebetjeningen, herunder antal passagerer, biler og mængden af gods.

Transportministeriet har, som led i sin tilsynsforpligtelse, en række løbende tilsynsopgaver, hvor nogle følger en fast plan som for eksempel gennemgang af trafik- og rettidighedsrapporteringer samt kvartalsmøder, mens andre sker på ad hoc basis, når Transportministeriet finder anledning hertil.

7.2. Generel oplysningspligt

Operatøren er efter anmodning fra Transportministeriet forpligtet til at levere enhver oplysning om drift, trafik og billetsalg.

Operatøren er desuden forpligtet til af egen drift og uden ugrundet ophold at oplyse Transportministeriet om alle væsentlige forhold. Ved væsentlige forhold forstås forhold, som har betydning for passagerer og transportører, herunder driftsstabilitet, Havari, ulykker og uheld.

I tilfælde af dødsfald, personkvæstelser, større materiel skade med videre i forbindelse med udførelsen af færgebetjeningen skal Operatøren straks underrette Transportministeriet. Operatøren skal endvidere snarest muligt fremsende en skriftlig redegørelse for hændelsesforløbet.

Operatøren skal efter anmodning fra Transportministeriet sende en redegørelse om tiltag til imødegåelse af en negativ udvikling i driftsmæssige forhold.

7.3. Kvartalsmøder

Der skal afholdes kvartalsvise møder mellem Transportministeriet og Operatøren igennem hele Kontraktperioden.

Møderne holdes i udgangspunktet hos Transportministeriet, som indkalder og fastsætter dagsordenen. Operatøren kan forinden bringe relevante emner op i forbindelse med fastsættelsen af dagsordenen.

Møderne afholdes efter Operatørens fremsendelse af kvartalsrapporter og trafikdata, jf. pkt. 7.4.

Dagsordenen skal som minimum indeholde:

- Godkendelse af referat fra forrige kvartalsmøde

- Gensidig orientering
- Status på driften, herunder trafikafvikling, trafikudvikling, rettidighed og driftsstabilitet
- Status på forbrug af drivmidler, herunder oplysning om det anvendte drivmiddel og udledte emissioner
- Eventuelt og næste møde

7.4. Operatørens rapportering

Operatøren skal senest henholdsvis den 1. februar, 1. maj, 1. august og 1. november hvert år i driftsperioden, fremsende oversigter over trafiktal per gennemført tur i det forløbne kvartal til Transportministeriet. Indberetningen skal ikke foretages i den første måned efter Driftsstart. Derimod skal der foretages indberetning senest den 6. hverdag i den første måned efter kontraktophør.

For hver enkelt afgang i den forløbne kvartal skal antal overførte enheder inden for samtlige anvendte kategorier indberettes:

- Passagerer i alt fordelt på de anvendte aldersgrupper og billettyper
- Gående passagerer
- Personbiler fordelt på de anvendte billettyper
- Campingvogne (høje påhængsvogne)
- Anhængere (lave påhængsvogne)
- Busser samt antal passagerer i busser
- Cykler og cykelanhængere
- Motorcykler og knallerter
- Sololastbiler
- Sættevogne
- Vogntog
- Løstrailere
- Øvrige godskøretøjer

For køretøjer skal desuden indberettes antal længdemeter per afgang for hver af de ovenfor nævnte kategorier.

Såfremt der anvendes færger med fleksible dæk skal det for hver afgang indberettes, hvilken dækskonfiguration, der er anvendt.

Såfremt der anvendes færger med flere faste dæk skal det for hver afgang indberettes, hvilke dæk, der er anvendt.

Desuden skal nedenstående nøgletal indberettes samlet for det forløbne kvartal:

- Antal gennemførte enkeltture
- Antal aflyste enkeltture samt dato, planlagt Afgangstidspunkt og årsag for hver aflyst tur
- Antal enkeltture, hvor der er indsat erstatning for den planlagte færge samt dato og planlagt Afgangstidspunkt for hver af disse ture
- Faktisk Afgangstidspunkt og faktisk Ankomsttidspunkt for hver gennemført enkelttur
- Forbruget af drivmidler per dag
- Antal tilmeldte på pendlerordningerne ved udgangen af det forløbne kvartal

Operatøren er endvidere, på anmodning fra Transportministeriet, forpligtet til, uden betaling, at levere enhver oplysning i relation til driften, som kan fremskaffes uden en uforholdsmæssig stor indsats.

7.5. Kundetilfredshedsmåling

7.5.1. Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger

Operatøren er forpligtet til to gange om året at gennemføre kundetilfredshedsmålinger. Resultaterne skal fremsendes til Transportministeriet. Ved lav kundetilfredshed pålægges Operatøren en bød, jf. nærmere pkt. 7.5.4.

Kundetilfredshedsmålingerne foretages for Operatørens regning. Operatøren beslutter om kundetilfredshedsundersøgelsen udføres af enten en uvil dig tredjemand (analyseinstitut, revisionselskab eller lignende) eller af Operatøren selv.

Kundetilfredshedsmålingernes gennemførelse, metode og fokus fastlægges i samarbejde mellem Operatøren og Transportministeriet, og skal endeligt godkendes af Transportministeriet. Målingerne skal udformes i overensstemmelse med de i denne bestemmelse fastsatte retningslinjer. Hver måling skal baseres på minimum 200 indsamlede besvarelser. Transportministeriet skal til enhver tid have adgang til at gennemgå den anvendte metode og al relevant data i forbindelse med kundetilfredshedsmålingernes udførelse.

Der skal foretages en måling af kundetilfredsheds i lavsæsonperioden, mellem 1. januar og påske, og en i Skolernes Sommerferie. Hver måling skal gennemføres i løbet af en periode på minimum 1 måned. I forhold til valg af den periode, målingen gennemføres, skal der bedst muligt tages hensyn til, at tidspunktet for Skolernes Sommerferie kan variere.

Transportministeriet godkender den nærmere periodeafgrænsning.

Resultaterne af en kundetilfredshedsmåling skal leveres til Transportministeriet senest 20 hverdage efter målingsperiodens afslutning.

Operatøren er berettiget til, under hensyntagen til de her nævnte kundetilfredshedsmålinger og deres gennemførelse, at foretage særskilte mere vidtgående kundeundersøgelser end de her nævnte.

7.5.2. Spørgsmål, kategorier og svarniveauer

Kundetilfredsheden inddeles i fem kategorier, hver der for hver kategori opgøres et kundetilfredshedsniveau. De fem kategorier er som følger:

- a. Færgerejsen alt i alt
- b. Personlig betjening
- c. Rengøring og vedligeholdelse
- d. Færgen og adgang til færgen
- e. Information og billetkøb

De spørgsmål, der indgår i kundetilfredshedsmålingen, fremgår af Appendiks 1.

Kundetilfredshedsmålingerne gennemføres ved et spørgeskema med en række spørgsmål om kundens tilfredshed med forhold ved rejsen, inddelt i de fem kategorier.

Besvarelsen sker ved kundens afkrydsning ud for en af svarmulighederne i Tabel 7.

Tabel 7 | Skala for kundetilfredshed

Svarmuligheder	Tilhørende værdi
Meget tilfreds	5
Tilfreds	4
Hverken/eller	3
Utilfreds	2
Meget utilfreds	1
Ved ikke	Indgår ikke i beregningen af kundetilfredsheden

7.5.3. Beregning af kundetilfredsheden

Kundetilfredsheden måles ud fra svarene på en skala med trinene 1-5, jf. Tabel 7. Kundetilfredshedsniveauet for hver kategori er et vægtet gennemsnit af værdien af de svar, som kunderne giver på de enkelte spørgsmål. Vægtningen inden for hver kategori fremgår af Appendiks 1.

Kundetilfredshedsniveauerne opgøres med 1 decimal.

7.5.4. Bod ved lav kundetilfredshed

For hver af de fem kundetilfredsheds kategorier skal Operatøren betale bod til Transportministeriet, hvis kundetilfredshedsniveauet er lavt, det vil sige

mindre end 3,5. Bodens størrelse afhænger af kundetilfredshedsniveauet som angivet i Tabel 8 nedenfor.

Tabel 8 | Skala for kundetilfredshed

Bodtrin	Fra og med niveau	Til og med niveau	Bod i % af maksimum per kategori
5	0	1,4	100 %
4	1,5	2	90 %
3	2,1	2,5	80 %
2	2,6	3	60 %
1	3,1	3,4	20 %
0	3,5	5	Ingen bod

Den maksimale bod per kundetilfredshedsmåling udgør for hver af de fem kundetilfredshedskategorier 55.000 DKK, det vil sige den maksimale bod per kundetilfredshedsmåling udgør i alt 275.000 DDK.

Såfremt Operatøren pålægges bod for lav kundetilfredshed, modregnes denne i næstkommende tilskudsbetaling fra Transportministeriet til Operatøren, efter at resultatet af kundetilfredshedsmålingerne foreligger.

Såfremt Operatøren pålægges bod som følge af kundetilfredshedsmålingen for sidste Driftsår, og dette er mindre end 12 måneder, er boden af samme størrelse som angivet ovenfor, selv om der ikke udføres drift i hele kalenderåret.

7.5.5. Operatørens opfølgning af kundetilfredshedsmålingerne

Hvis en måling af kundetilfredsheden viser en markant forværring af kundetilfredsheden siden sidste seneste lignende måling for en eller flere af de fem kundetilfredshedskategorier, skal Operatøren, senest 2 måneder efter fremsendelsen af kundetilfredshedsmålingens resultat, redegøre for, hvilke tiltag målingen giver anledning til at iværksætte. Dette skal gøres skriftligt over for Transportministeriet.

Med markant forværring menes, at kundetilfredshedsniveauet er faldet med 0,5 point eller derover siden seneste måling i samme sæson.

Redegørelsen skal beskrive, hvordan kritik og forslag håndteres, samt hvilke forberedende foranstaltninger Operatøren vil iværksætte med henblik på at øge kundetilfredsheden.

Hvis kundetilfredshedsniveauet for en eller flere af de fem kundetilfredshedskategorier er mindre end 3, eller hvis kundetilfredshedsniveauet for et eller flere spørgsmål er mindre end 2,6 på skalaen fra 1 til 5, skal Operatøren udarbejde en tilsvarende redegørelse og efter samme retningslinje.

8. Samarbejde

8.1. Generelt

Operatøren er i Kontraktperioden forpligtet til at indgå i løbende samarbejde med Transportministeriet og Samsø Kommune, herunder eventuelt nedsat trafikråd. Det påhviler i den sammenhæng Operatøren at sikre, at Operatøren til enhver tid er repræsenteret af personer med fornøden bemyndigelse til at træffe beslutninger i forhold til det konkrete område og niveau.

8.2. Samarbejde med tredjepart

Operatøren er forpligtet til at indgå i samarbejde med en række tredjeparter, her forstået som andre aktører end Samsø Kommune inklusive eventuelt trafikråd.

Samarbejdsrelationerne omfatter blandt andet samarbejde med andre trafikoperatører om koordination af rejseplaner, billettsamarbejde, Ankomst- og Afgangstidspunkt med videre samt samarbejde med andre myndigheder, relevante godsoperatører med videre. Formålet hermed er primært at sikre bedst mulig samfundsbegrundet færgebetjening.

Operatøren skal inden for de givne rammer koordinere sejlplanen med den øvrige kollektive trafik, herunder andre færgeoperatører, der besejler de pågældende havne (såvel offentlige som privat drevne) med henblik på at sikre passagererne en så sammenhængende rejse som muligt.

Operatøren skal i særdeleshed koordinere Afgangs- og Ankomsttidspunkter med operatører på gods-, bus- og togområdet i tilknytning til færgeoverfarten.

Ved afvikling af Overfarter skal Operatøren så vidt muligt tage hensyn til eventuelle forsinkede tog og busforbindelser. Operatøren skal i den forbindelse foretage en afvejning af hensynet til passagererne fra tog- og busforbindelserne over for hensynet til de øvrige passagerer og gods samt opretholdelse af sejlplanen.

8.3. Samarbejde ved forberedelse af næste udbud

Den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg skal eventuelt udbydes på ny inden udløb af Kontrakten. Til brug for Transportministeriets forberedelse og gennemførelse af næste udbud, samt for at sikre ligebehandling af alle potentielle tilbudsgivere i næste udbud, er Operatøren forpligtet til at stille informationer om trafikale forhold og oplysninger om udførelse af driften, som er specifikke for de pågældende ruter, og som alene er i Operatørens besiddelse, samt alle øvrige informationer og data, herunder regnskabstal, til rådighed for Transportministeriet.

Det er Transportministeriet, der afgør hvilke oplysninger, som er nødvendige for planlægning og gennemførelse af det næste udbud.

Operatøren skal derudover bistå med tilvejebringelse af relevante supplerende oplysninger, som måtte vise sig nødvendige ved næste udbud, herunder til besvarelse af skriftlige spørgsmål fra tilbudsgivere via Transportministeriet.

Oplysningerne skal stilles vederlagsfrit til rådighed for Transportministeriet. Operatøren er ansvarlig for oplysningernes rigtighed, og såfremt Operatøren fremkommer med en besvarelse, som ikke er korrekt og/eller ikke er dækkende, risikerer Operatøren at blive mødt med regreskrav, såfremt Transportministeriet som følge af den ukorrekte og/eller ikke dækkende besvarelse har været nødsaget til at betale den næste operatør et øget tilskud (uanset om dette er sket efter en forhandling under/efter en voldgiftssag).

Transportministeriet er ansvarlig for, at alle henvendelser til Operatøren om oplysninger i forbindelse med det næste udbud foretages på en sådan måde, at der i forbindelse med indhentning af informationer og andre data fra Operatøren ikke efterfølgende kan stilles spørgsmålstejn til Operatørens habilitet i forbindelse med næste udbud.

Transportministeriet forventer, at Operatøren blandt andet vil skulle levere følgende oplysninger:

- a. Trafiktal per Overfart opdelt på samtlige billettyper.
- b. Oplysninger om regularitet og kontinuitet i Driftsperioden opdelt på eventuelle færgetyper og dagtyper.
- c. Regnskaber for de 3 år, der går forud for det tidspunkt, hvor oplysningerne bestilles. Regnskaberne skal indeholde oplysninger om indtægter fordelt på tilskud, billetindtægter og cateringindtægter, samt oplysninger om omkostninger, der som minimum skal være fordelt på omkostninger til drivmiddel, personale, havneafgifter og lignende, faste omkostninger forbundet med færgerne, samt administration. Hertil kommer oplysninger om afskrivninger og finansielle forhold.

Oplysningerne skal som udgangspunkt kunne leveres inden for 4 uger, medmindre andet aftales.

Regnskabsmaterialet vil blive behandlet fortroligt og indhentes alene for at sikre et oplyst grundlag for forberedelsen af et kommende udbud.

Transportministeriet er ansvarlig for, at oplysningerne anvendes på en sådan måde, at Operatørens forretningshemmeligheder ikke røbes til tredje-part.

8.4. Samarbejde med næste operatør

Hvis der efter genudbud indgås kontrakt med en anden operatør er Operatøren forpligtet til, i rimeligt omfang, at bistå den næste operatør med dennes behov og muligheder for at sikre forberedelsen af en problemfri driftsstart.

8.4.1. Booking ved ophør

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med den næste operatør med hensyn til billetbestilling, herunder mod rimelig kompensation fra den næste operatør og efter nærmere aftale med denne at modtage billetbestillinger på den næste operatørs vegne i perioden frem til den næste operatør påbegynder færgebetjeningen.

8.4.2. Levering af oplysninger om trafikmængder og relevante indtægtsdata

Operatøren er forpligtet til efter anmodning fra den næste operatør at levere statistik for hele Driftsperioden vedrørende trafikmængder og relevante indtægtsdata.

8.4.3. Adgang til besigtigelse med videre

Operatøren skal bidrage til, at havnefaciliteter stilles til rådighed i forbindelse med den næste operatørs prøvesejlads.

Den næste operatør skal have adgang til besigtigelse og opmåling af alle faciliteter, der skal overtages (terminaler, færgelejer med videre).

Operatøren er forpligtet til at samarbejde med den næste operatør i forbindelse med udførelse af eventuelle havneombygninger. Operatøren skal udføreligt informere den næste operatør om alle samarbejdsaftaler med tredjepart, som har relevans for den næste operatørs drift

9. Forberedelsesperioden

9.1. Generelt

Nærværende afsnit specificerer en række minimumskrav for Operatørens løbende afrapportering til Transportministeriet på aktiviteter i forbindelse med Operatørens forberedelse af Driftsstart.

Afrapporteringen sker blandt andet ved fremsendelse af relevante dokumenter for opfyldelse af aktiviteter, løbende revidering af tids- og aktivitetsplanen, samt ved møder med Transportministeriet.

9.2. Ansvar

Operatøren bærer det fulde ansvar for forberedelsen af Driftsstart.

Uanset Transportministeriets løbende gennemsyn af en tids- og aktivitetsplan er det Operatørens ansvar at sikre overholdelse af Kontrakten, herunder i forhold til Driftsstart.

9.3. Perioden

Forberedelsesperioden strækker sig over perioden fra tidspunktet for kontraktunderskrivelsen til Driftsstart.

Forberedelsesperioden skal anvendes af Operatøren til at forberede sig på nærværende færgebetjeningsopgave, så Operatøren kan gennemføre færgebetjeningen af Ballen-Kalundborg i Driftsperioden, herunder en velgennemført og rettidig Driftsstart.

Operatøren skal i planlægningen af forberedelsesperioden lægge vægt på, at overgangen fra den eksisterende operatør til den nye Operatør ikke påfører de rejesende på overfarten Ballen-Kalundborg nævneværdige eller unødige gener.

9.4. Operatørens organisation

Operatørens organisation i forberedelsesperioden skal forestå forberedelsen og sørge for, at de nødvendige aktiviteter udføres med henblik på at sikre en problemfri Driftsstart. Organisationen skal opretholdes i hele perioden. Operatøren er forpligtet til at udpege en projektleder, der agerer som fast kontaktperson mellem Operatøren og Transportministeriet. Udskiftning af den pågældende kontaktperson kan kun ske med forudgående skriftlig tilladelse fra Transportministeriet med mindre der er tale om jobskifte, sygdom eller lignende.

9.5. Planlægning af forberedelsesperioden med tids- og aktivitetsplanen

9.5.1. Minimumskrav til tids- og aktivitetsplanen

Operatøren skal i forberedelsesperioden følge en tids- og aktivitetsplan. Den udarbejdes i tre versioner, der konkretiseres for hver version med en stigende detaljeringsgrad. Det er derfor tilladt, at de første versioner indeholder estimater.

Alle versioner af tids- og aktivitetsplanen skal som minimum indeholde de i pkt. 9.6 angivne aktiviteter – det gælder såvel afsluttende som ikke-afsluttende aktiviteter. De anførte aktiviteter er ikke udtømmende, og det er Operatørens ansvar at afdække yderligere aktiviteter, der er af væsentlig betydning for, at Operatøren er i stand til at gennemføre færgebetjeningen med rettidig Driftsstart. Disse aktiviteter skal tilføjes til tids- og aktivitetsplanen.

For hver aktivitet skal der være en beskrivelse af aktiviteten i forhold til dens indhold og forudsætninger, samt status eller resultater. Desuden skal der for aktiviteten angives kriterium for succesfuld afslutning af de enkelte aktiviteter samt dato for opfyldelse heraf. Bemærk, at visse aktiviteter i har fast definerede frister.

Tids- og aktivitetsplanen skal endvidere indeholde oplysninger om den personalemæssige ressourceindsats for hver aktivitet med angivelse af forventet tidsforbrug.

Fristerne for de bodsbelagte aktiviteter vedrørende aflevering af dokumentation for dispositionsret over færgerne og for Driftsstart kan ikke fraviges.

Det er generelt gældende, at udskydelse af aktiviteter kun kan ske med Transportministeriets forudgående godkendelse og alene såfremt der foreligger en saglig begrundelse. Udskydelse af aktiviteter kan endvidere alene ske, såfremt det ikke bringer rettidig Driftsstart i fare. Aftale om fremrykning af aktiviteter kan være nødvendige i forbindelse med udskydelse.

9.5.2. Tids- og aktivitetsplan version 1

Tids- og aktivitetsplan version 1, der indgår i Bilag 5, (Operatørens tilbud), gælder for forberedelsesperioden, indtil de efterfølgende versioner træder i kraft.

Tids- og aktivitetsplan version 1 skal indeholde datoer for de i pkt. 9.6 angivne aktiviteter. Der skal angives begrundelse for aktiviteternes placering og oplysninger om de nævnte aktiviteter.

Endvidere bør der i planen angives tidspunkter for gennemførelse af øvrige hovedaktiviteter inden for de emneområder, som Operatøren anser for væsentlige for forberedelse af færgebetjeningen og rettidig Driftsstart. Indholdet af øvrige hovedaktiviteter beskrives på et overordnet niveau.

9.5.3. Tids- og aktivitetsplan version 2

Operatøren skal senest 45 kalenderdage efter Kontraktindgåelse aflevere et udkast til tids- og aktivitetsplan version 2 til Transportministeriet.

Efter fremsendelse af udkast til tids- og aktivitetsplan version 2 drøftes denne med Transportministeriet på et af de fast møder, jf. pkt. 9.8. Operatøren fremsender derefter til Transportministeriet et eventuelt tilrettet udkast til tids- og aktivitetsplan version 2 med henblik på Transportministeriets gennemsyn og kommentering.

Efterfølgende fremsendes den endelige udgave af tids- og aktivitetsplan version 2 til Transportministeriet senest 75 kalenderdage efter Kontraktindgåelse, hvorefter den træder i stedet for tids- og aktivitetsplan version 1.

Tids- og aktivitetsplan version 2 skal som minimum omfatte de emneområder, der indgår i tids- og aktivitetsplan version 1.

De af Operatøren angivne aktiviteter i tids- og aktivitetsplan version 1, herunder de i pkt. 9.6 opstillede aktiviteter, skal bibeholdes i de efterfølgende versioner både indholdsmæssigt og tidsmæssigt, medmindre andet aftales med Transportministeriet.

Tids- og aktivitetsplan version 2 detaljerer tids- og aktivitetsplanen til et niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 måned.

9.5.4. Tids- og aktivitetsplan version 3

Senest 8 måneder før Driftsstart fremsender Operatøren et udkast til Tids- og aktivitetsplan version 3 til Transportministeriet. Tids- og aktivitetsplan version 3 skal detaljeres til niveau svarende til, at ingen aktiviteter er længere end 1 uge.

Efter fremsendelse af udkast til tids- og aktivitetsplan version 3 drøftes denne med Transportministeriet på et af de fast møder, jf. pkt. 9.8 Operatøren fremsender derefter til Transportministeriet et eventuelt tilrettet udkast til tids- og aktivitetsplan version 3 med henblik på Transportministeriets gennemsyn og kommentering.

Formålet med gennemsynet er at give Transportministeriet mulighed for at kontrollere, at den sidste version af tids- og aktivitetsplanen sikrer rettidig Driftsstart.

Efterfølgende fremsendes den endelige udgave af tids- og aktivitetsplan version 3 til Transportministeriet senest 6 måneder før Driftsstart. Derefter træder den i kraft i stedet for tids- og aktivitetsplan version 2.

9.6. Aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Som minimum skal de i Tabel 9 anførte aktiviteter være en del af tids- og aktivitetsplanerne. Aktiviteterne er overordnet inddelt i følgende emner:

1. Planlægning
2. Sejlplan, takster, befordringsbestemmelser, billet salg og –booking
3. Færger
4. Havne
5. Organisation og uddannelse
6. Administrative systemer, rapportering og koordination

Hvis en aktivitet falder på en søn- eller helligdag, rykkes den til den første efterfølgende hverdag.

Tabel 9 | Minimumskrav til aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Nr.	Aktivitet
1.	Planlægning
1.1.	Tids- og aktivitetsplan version 1.
1.2.	Tids- og aktivitetsplan version 2.
1.3.	Tids- og aktivitetsplan version 3.
2.	Sejlplan, takster, befordringsbestemmelser, billet salg og booking
2.1.	Godkendelse af sejlplan for første Driftsår.
2.2.	Forslag til billetpriser.
2.3.	Godkendelse af billetpriser.
2.4.	Forslag til befordringsbestemmelser.
2.5.	Godkendelse af befordringsbestemmelser.
2.6.	Detaljeret plan for implementering af booking og salgssystem.
2.7.	Åbning for booking af billetter til første Driftsår i Operatørens Driftsperiode.
3.	Færger
3.1.	Dokumentation for at Operatøren råder over de færger, der stilles krav om i henhold til Kontrakten, herunder dokumentation for Operatørens ret til at foretage eventuelle tilpasninger og ombygninger af færgerne for at opfylde Ydelsesspecifikationen. Såfremt Operatøren planlægger nybygning, skal tilsvarende dokumentation, der tager udgangspunkt i underskrevne betingede kontrakter med nybygningsværft, præsenteres. Operatøren skal dokumentere dette over for Transportministeriet senest 15 kalenderdage efter kontraktunderskrift. Hvis aktuelt skal denne dokumentation foreligge i form af en bygge/ombygningskontrakt med et værft inklusiv tilhørende byggespecifikation.
3.2.	Plan for fuld implementering af ISM Code.
3.3.	Dokumentation for effektiv kontrakt for ombygning/nybygning af færger, herunder detaljeret projektplan.

3.4.	Køllægning, såfremt der er tale om en nybygning, eller ankomst til værft, hvis der er tale om en ombygning.
3.5	Kontraktuel leveringsdato fra værft.
3.6.	Dokumentation for eventuel nybygning og/eller planlagte ombygninger af færger er gennemført. Operatøren skal dokumentere dette over for Transportministeriet senest 30 kalenderdage før Driftsstart.
3.7.	Dokumentation for at Operatøren er operationelt klar til indsættelse af færgerne samt i besiddelse af de nødvendige tilladelser til at sejle med passagerer samt andre lovlige certifikater.
3.8.	Dokumentation for tilfredsstillende prøvesejlads på ruten og ved havneanløb med de nødvendige godkendelser samt for, at eventuelle planlagte havneændringer er gennemført.
3.9.	Godkendelse fra myndigheder af den valgte brændstoftype/energikilde.
3.10.	Veldokumenteret prøvetursrapport for færgerne, herunder effektbestemmelse for beregning af brændstofforbrug/energiforbrug ved servicefart og maksimal fart ved fuld dybgang og med servicetillæg for vind og bølger (BF4 svarende til 7 m/s og en signifikant bølgehøjde på 1 m).
4.	Havne
4.1.	Fyldestgørende og detaljeret plan for eventuelle havneombygninger skal forelægge Transportministeriet senest 45 kalenderdage efter Kontraktindgåelse.
4.2.	Erklæring fra havnene om, at de indvilliger i de foreslåede ombygninger foretages, og at de fornødne aftaler med Operatøren er indgået/på plads i form af endelige byggetilladelser for ombygninger.
4.3.	Ombygning og tilpasning af havnefaciliteter er færdiggjort.
4.4.	Dokumentation for en endelig bindende kontrakt/ibrugtagningstilladelser uden forbehold for ombygningsarbejder i de enkelte havne, herunder detaljeret projektplan med kontraktuel færdiggørelsesdato.
5.	Organisation og uddannelse
5.1.	<i>Organisation (Forberedelsesperiode)</i>
5.1.1.	Oplysning om aktuel projektorganisation med relevante personer og samarbejdspartnere, herunder tidsplan for etablering af denne.
5.2.	<i>Organisation (drift)</i>
5.2.1.	Beskrivelse af de nødvendige og hensigtsmæssige funktioner i driftsorganisationen samt forslag til bemanning (antal og kompetencer) af driftsorganisationens nøglefunktioner.

5.2.2.	Dokumentation for at der er truffet fornødne aftaler om rekruttering af alt nøglepersonale til sejlads (herunder hele sikkerhedsbesætningen) og landbaseret drift.
5.2.3.	Driftsorganisation fuldt funktionsdygtig.
5.3.	<i>Uddannelse</i>
5.3.1.	Detaljeret rekrutterings- og uddannelsesplan med oplysninger om, hvilke typer af personale der planlægges rekrutteret, forventet tidspunkt for rekruttering og uddannelse-/opkvalificeringsplaner for personalet.
5.3.2.	Indsendelse af dokumentation for at lodsuddannelse om bord er påbegyndt.
5.3.3.	Indsendelse af dokumentation for at sikkerhedsuddannelse om bord er gennemført.
5.3.4.	Dokumentation for at sikkerhedsbesætningen er certificeret i overensstemmelse med gældende regler.
6.	Administrative systemer, rapportering og koordination
6.1.	<i>Administrative systemer</i>
6.1.1.	Administrative systemer er klar til operationel drift.
6.1.2.	Fremlæggelse af oplæg til format for samlet oversigt over de månedlige ankomstregistreringer.
6.2.	<i>Rapportering</i>
6.2.1.	Aktiviteter i forbindelse med rapporteringer til Transportministeriet.
6.3.	<i>Koordination</i>
6.3.1.	Påbegyndelse af samarbejde med Transportministeriet for at fastlægge gennemførelse, metode og fokus af kundetilfredshedsmålingerne.
6.3.2.	Fremlæggelse af endelig samlet aftale for Operatørens samarbejde med den eksisterende operatør frem til og med Driftsstart, herunder den praktiske tilrettelæggelse af Driftsstarten i forhold til billetsalg med videre.

9.7. Opfølgning på tids- og aktivitetsplanen

Operatøren skal løbende følge op på aktiviteterne i forberedelsesperioden og måle fremdriften i forhold til den til enhver tid gældende tids- og aktivitetsplan.

9.7.1. Underretningspligt

Operatøren skal holde Transportministeriet underrettet om alle væsentlige forhold om status og forløb af arbejdet i forberedelsesperioden. Operatøren skal desuden straks underrette Transportministeriet om ethvert forhold i

forberedelsesperioden, som vil kunne være en trussel mod Operatørens mulighed for at opfylde Kontrakten og overholde rettidig Driftsstart.

9.7.2. Tilsyn og opfølgning fra Transportministeriet

Transportministeriet kan i forberedelsesperioden iværksætte tilsyn og opfølgning og for at kontrollere, at Operatøren overholder sine forpligtelser i henhold til Kontrakten.

9.7.3. Forsinkelser af aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mere end 6 måneder inden Driftsstart, er – eller forventes at blive – forsinket med mere end 2 uger, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat med henblik på at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mellem 1 måned og 6 måneder inden Driftsstart, er – eller forventes at blive – forsinket med mere end 1 uge, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat med henblik på at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

Hvis en aktivitet, som i henhold til tids- og aktivitetsplanen skal være gennemført mindre end 1 måned før Driftsstart, er – eller forventes at blive – forsinket med mere end 2 kalenderdage, skal Operatøren redegøre for, hvilke foranstaltninger der vil blive iværksat for at undgå forsinkelser af efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen.

De i dette punkt nævnte foranstaltninger, som Operatøren vil iværksætte for at undgå forsinkelser af aktiviteter, kan kun anses for tilfredsstillende, hvis de har en sådan karakter, at det er sandsynliggjort, at rettidig Driftsstart vil blive overholdt.

9.8. Møder i forberedelsesperioden

I forberedelsesperioden afholdes faste møder mellem Operatøren og Transportministeriet med 3 måneders mellemrum, medmindre Transportministeriet beslutter andet. I de sidste 6 måneder intensiveres møderne dog til afholdelse hver måned. Transportministeriet kan til enhver tid indkalde Operatøren til ekstraordinære møder med henblik på afklaring af relevante forhold.

I forberedelsesperioden skal Operatøren forud for de aftalte faste møder fremsende en statusrapport, der redegør for fremdriften i forhold til de aktiviteter, der er i den gældende tids- og aktivitetsplan.

Operatørens fremdrift i forhold til tids- og aktivitetsplanen drøftes på møderne. Herudover kan Transportministeriet og Operatøren bringe ethvert emne op, som de måtte finde relevant.

Ved manglende fremdrift på aktiviteter i den gældende tids- og aktivitetsplan skal Operatøren redegøre for årsagerne og for de konsekvenser, som manglende fremdrift skønnes at have for efterfølgende aktiviteter i tids- og aktivitetsplanen, jf. pkt. 9.7.3.

Operatøren er forpligtet til igennem hele forberedelsesperioden at fremsende kopi af al væsentlig korrespondance med offentlige myndigheder til Transportministeriet.

For væsentlige aktiviteter, der skal udføres af tredjemand, skal Operatøren senest 7 kalenderdage efter indgåelse af aftaler med tredjemand fremsende dokumentation for aftalen til Transportministeriet.

9.9. Bod

9.9.1. Overskridelse af frist for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger

Operatøren er forpligtet til senest 15 kalenderdage efter Kontraktindgåelse at dokumentere over for Transportministeriet, at Operatøren har dispositionsret til de færger, som skal anvendes for at opfylde Kontrakten.

Såfremt Operatøren overskrider fristen for levering af dokumentation for dispositionsret over færger, skal Operatøren betale en bod til Transportministeriet.

Boden er på 18.000 DKK per påbegyndt kalenderdag regnet fra 15 kalenderdage efter datoen for Kontraktens underskrivelse, og indtil dokumentation for dispositionsret over færgerne fremlægges.

Den maksimale bod ved overskridelse af fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færgerne udgør 720.000 DKK svarende til 40 dages bod.

Boden forfalder til betaling straks efter at overskridelsen er en realitet.

Se dog nedenfor under pkt. 9.9.3.

9.9.2. Overskridelse af tidspunkt for Driftsstart

Såfremt Driftsstart overskrides som følge af forhold, som Operatøren hæfter for, skal Operatøren betale en bod til Transportministeriet. Se desuden Hovedkontraktens pkt. 7.4.

Boden udgør 20.000 DKK per påbegyndt kalenderdag. Bod kan maksimalt påløbe i 3 måneder, og den maksimale overskridelse af Driftsstart er således 1,8 mio. DKK.

Boden forfalder til betaling straks efter, at overskridelsen er en realitet.

Se dog nedenfor under pkt. 9.9.3.

9.9.3. Bodsfristagende forhold

Uanset overskridelse af fristen for fremlæggelse af dokumentation for dispositionsret over færger eller tidspunktet for Driftsstart, jf. pkt. 9.9.1 og 9.9.2, er Operatøren fritaget for bod i den udstrækning Operatøren godtgør, at manglende opfyldelse af Operatørens forpligtelser skyldes havnenes eller den eksisterende operatørs vægring mod at samarbejde med eller indgå rimelige aftaler med Operatøren. Det er en forudsætning for bodsfritagelse efter denne bestemmelse, at Operatøren uden ugrundet ophold har orienteret Transportministeriet om forholdet, og at Operatøren godtgør at have udfoldet alle rimelige bestræbelser på at afhjælpe forholdet.

10. Appendiks

Nærværende Bilag 2 består endvidere af:

- **Appendiks 1: Spørgsmål til kundetilfredshedsmåling**

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Spørgsmål til kundetilfredshedsmåling

Appendiks 1 til Bilag 2 (Ydelsesspecifikation)

Indhold

1.	Kundetilfredshedsmåling.....	3
1.1.	Generelt.....	3
1.2.	Baggrundsspørgsmål.....	3
1.3.	Spørgsmål og vægtning	4

1. Kundetilfredshedsmåling

1.1. Generelt

De i de følgende punkter oplyste spørgsmål skal anvendes ved kundetilfredhedsmålinger. Spørgsmålene er opdelt i kategorier med en nærmere angivet vægtnings af spørgsmålene inden for hver kategori.

Spørgsmålenes præcise ordlyd og opstilling fastlægges i samarbejde mellem Operatøren og Transportministeriet. I tilfælde af uenighed bestemmer Transportministeriet den præcise ordlyd.

De kantede parenteser, "[Operatøren]", skal erstattes med Operatørens navn, når spørgsmålene stilles.

1.2. Baggrundsspørgsmål

De i **Tabel 1** angivne baggrundsspørgsmål vedrører oplysninger om kundernes køn, alder, formål med rejsen med mere og er således ikke belagt med bod.

Tabel 1 | Baggrundsspørgsmål

Baggrundsspørgsmål	Svarmuligheder
Hvad er formålet med denne rejse?	<input type="checkbox"/> Til/fra arbejde <input type="checkbox"/> Til/fra uddannelse <input type="checkbox"/> Forretningsrejse/tjenesterejse <input type="checkbox"/> Fritidsrejse <input type="checkbox"/> Andet
Hvordan er du kommet om bord på færgen?	<input type="checkbox"/> Gående <input type="checkbox"/> Bil <input type="checkbox"/> Last-/varebil <input type="checkbox"/> Motorcykel <input type="checkbox"/> Cykel <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Andet
Hvordan har du købt din billet til færgen?	<input type="checkbox"/> Internettet <input type="checkbox"/> På havnen <input type="checkbox"/> Telefonisk <input type="checkbox"/> Via overnatningssted eller udlejer <input type="checkbox"/> Via rejsebureau <input type="checkbox"/> Via bus-/togoperatør <input type="checkbox"/> Andet
Hvor ofte rejser du med denne færge?	<input type="checkbox"/> 3 eller flere enkeltture per uge <input type="checkbox"/> 1-2 enkeltture per uge <input type="checkbox"/> 1-3 enkeltture per måned <input type="checkbox"/> 5-11 enkeltture per år <input type="checkbox"/> 3-4 enkeltture per år <input type="checkbox"/> 2 eller færre enkeltture per år
Køn?	<input type="checkbox"/> Mand <input type="checkbox"/> Kvinde
Alder?	<input type="checkbox"/> 12-19 år <input type="checkbox"/> 20-27 år <input type="checkbox"/> 28-40 år <input type="checkbox"/> 41-50 år <input type="checkbox"/> 51-60 år <input type="checkbox"/> 61-70 år <input type="checkbox"/> 71 år og derover

Hvad er særlig vigtigt for dig, når du rejser med denne færge?	<input type="checkbox"/> Færgen afgår og ankommer rettidigt <input type="checkbox"/> Rejsetiden er kort <input type="checkbox"/> Lav pris <input type="checkbox"/> Komfort og faciliteter er gode <input type="checkbox"/> Færgen er ren og pæn <input type="checkbox"/> Nemt at købe billet <input type="checkbox"/> God information på færgen og i havnen <input type="checkbox"/> Personalet er venlige og hjælpsomme <input type="checkbox"/> Mange afgang <input type="checkbox"/> Andet, angiv: _____
Har du kommentarer eller forslag, som kan gøre din færgerejse bedre?	Angiv: _____

1.3. Spørgsmål og vægtning

I de følgende tabeller angives kundetilfredshedsmålingernes spørgsmål opdelt på kategorier og spørgsmålenes vægtning inden for de respektive kategorier.

Tabel 2 | Kategori: Færgerejsen alt i alt

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Denne færgerejse alt i alt?	100 %

Tabel 3 | Kategori: Personlig betjening

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Personlig betjening hos [Operatøren], når der søges almen information, svar på spørgsmål eller ved billetkøb (du bedes kun svare, hvis du har haft personlig kontakt til Operatøren)?	10 %
Ventetid ved telefonisk henvendelse?	15 %
Personlig betjening i kiosk, cafeteria og restaurant på denne færge?	40 %
Personlig betjening på denne færge i øvrigt (blandt andet betjening i forbindelse med information og personalets synlighed)?	35 %

Tabel 4 | Kategori: Rengøring og vedligeholdelse

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Rengøring og vedligeholdelse i venteområdet på havnen?	5 %
Rengøring og vedligeholdelse i denne færges cafeteria, restaurant og spiseområder?	31 %
Rengøring og vedligeholdelse på denne færges toiletter?	32 %
Rengøring og vedligeholdelse i øvrige områder på færgen?	32 %

Tabel 5 | Kategori: Færgen og adgang til færgen

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
Udvalget af varer i kiosk, cafeteria og restaurant på denne færge?	33 %
Mulighederne for at få siddepladser på denne færgerejse? [kun til info]	0 %
Indretning og møbler i denne færges cafeteria, restaurant og spiseområder?	23 %
Indretning, møbler og udstyr på færgen i øvrigt?	27 %
Klimaet om bord (temperatur, luftfugtighed, træk osv.)?	10 %
Check-in forløbet på havnen?	7 %
Adgangsvejene til færgen (herunder også skiltning og snerydning)? [kun til info]	0 %

Tabel 6 | Kategori: Information og billetkøb

Hvor tilfreds er du med ...	Vægt
[Operatørens] hjemmeside	40 %
[Operatørens] SMS-service	25 %
Information på havnen om færgets forsinkelser (du bedes kun svare, hvis denne færge er forsinket)?	6 %
Skiltningen om bord på denne færge?	6 %
Informationen i højtalere og på skærme om bord på denne færge?	11 %
Informationen om forsinkelser om bord på denne færge (du bedes kun svare, hvis denne færge er forsinket)?	12 %

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Udkast til anfordringsgaranti

Bilag 3

Indhold

1.	Udkast til anfordringsgaranti.....	3
1.1.	Garantirekvirent/garantibeløb.....	3
1.2.	Baggrund for sikkerhedsstillelsen	3
1.3.	Garantiens ikrafttrædelse.....	3
1.4.	Udbetaling under garantien	3
1.5.	Garantiens ophør	3
1.6.	Kontraktændringer.....	4
1.7.	Lovvalg med videre	4

1. Udkast til anfordringsgaranti

1.1. Garantirekvirent/garantibeløb

På foranledning af og for [Operatøren]s regning bekræftes herved, at vi [pengeinstitut] over for Transportministeriet uigenkaldeligt og ubetinget garanterer for et beløb stort 20 mio. DKK.

1.2. Baggrund for sikkerhedsstillelsen

Beløbet skal tjene til sikkerhed for opfyldelse af ethvert krav, som Transportministeriet har eller senere måtte få mod [Operatøren] i forbindelse med kontrakt af [dato] med eventuelle senere ændringer om den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg.

1.3. Garantien ikrafttrædelse

Garantien er gældende fra dags dato.

1.4. Udbetaling under garantien

Garantibeløbet udbetales til Transportministeriet ved ministeriets første skriftlige påkrav til os med tilkendegivelse om, at det krævede beløb tilkommer ministeriet efter den i pkt. 1.2 nævnte kontrakt.

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

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

1.5. Garantien ophør

Garantien er gyldig, indtil Transportministeriet skriftligt meddeler os, at garantien er frigivet. Ved delvis frigivelse forbliver garantien i kraft for det ikke frigivne beløb.

Transportministeriet er forpligtet til at frigive anfordringsgarantien senest 2 måneder efter ophør af den i pkt. 1.2 anførte kontrakt, forudsat at [Operatøren] har opfyldt sine forpligtelser i forbindelse med ophør, og forudsat alle økonomiske mellemværender er afsluttet.

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

1.6. Kontraktændringer

Transportministeriet 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 med videre

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

.....

Pengeinstituttets underskrift

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Spørgsmål og svar fra udbudsprocessen

Bilag 4

Indhold

1.	Energitillæg til billetprisen	4
1.1.	Svar på spørgsmål 1.....	4
2.	Oplysninger om nuværende salgstal	5
2.1.	Spørgsmål 2.....	5
2.2.	Svar på spørgsmål 2	5
3.	Udskydelse af driftsstart	6
3.1.	Spørgsmål 3.....	6
3.2.	Svar på spørgsmål 3	6
4.	Tilskud.....	7
4.1.	Spørgsmål 4.....	7
4.2.	Svar på spørgsmål 4	7
5.	200% metoden kontra egen produktion af VE	8
5.1.	Spørgsmål 5.....	8
5.2.	Svar på spørgsmål 5	8
6.	Tildelingskriterier der ikke motiverer til at forøge kapaciteten	9
6.1.	Svar på spørgsmål 6	9
7.	Ændring af udbudskriterierne og udsættelse af budfrist.....	10
7.1.	Spørgsmål 7.....	10
7.2.	Svar på spørgsmål 7.....	10
8.	Konditionsmæssige drivmidler	11
8.1.	Spørgsmål 8.....	11
8.2.	Svar på spørgsmål 8	11
9.	Procedurer ved manglende bud	12
9.1.	Spørgsmål 9.....	12
9.2.	Spørgsmål og svar 9	12
10.	Spørgsmål til drivmiddel teknologi der ikke er tilgængelig p.t.	13
10.1.	Spørgsmål 10	13
10.2.	Svar på spørgsmål 10.....	13
11.	Kommende CO2 afgifter	14
11.1.	Spørgsmål 11.....	14
11.2.	Svar på spørgsmål 11	14
12.	Forskel på indrapporterede tal og Danmarks statistik + opgørelse af gennemsnitspris for bil inkl. 5 personer	15
12.1.	Spørgsmål 12	15

12.2. Svar på spørgsmål 12	15
13. Bilag 2, tabel 6	16
13.1. Spørgsmål 13.....	16
13.2. Svar på spørgsmål 13	16
14. Vedr. havneafgift Fynshav Færgehavn	17
14.1. Spørgsmål 14.....	17
14.2. Svar på spørgsmål 14	17
15. Spørgsmål til svar på spørgsmål 12 (ID NR 192896) af 19. april 2022	
18	
15.1. Spørgsmål 15.....	18
15.2. Svar på spørgsmål 15	18
16. Vedr. force majeure	19
16.1. Spørgsmål 16.....	19
16.2. Svar på spørgsmål 16	19
17. Vedr. bod ved for lav kundetilfredshed	20
17.1. Spørgsmål 17.....	20
17.2. Svar på spørgsmål 17	20
18. Vedr. tilbuddets udformning	21
18.1. Spørgsmål 18	21
18.2. Svar på spørgsmål 18	21

1. Energitillæg til billetprisen

I tidligere udbud har det været muligt at lægge et tillæg på billetpriserne for at kompensere for svingninger i energipriserne (olietillæg). Vil det være muligt under denne kontrakt, at tillægge billetpriserne et særligt energitillæg, hvis prisen for energi stiger? Og i givet fald det er tilfældet, hvem beslutter størrelsen af sådan et tillæg?

1.1. Svar på spørgsmål 1

Det vil ikke være muligt at tillægge billetpriserne et særligt energitillæg.

2. Oplysninger om nuværende salgstal

2.1. Spørgsmål 2

For at kunne lave et validt indtægtsbudget er der behov for kendskab til salget for de billettyper der sælges på ruten i dag. Er det muligt at få de detaljerede oplysninger (stk. og omsætning) omkring billetsalg inden for de eksisterende billettyper/kategorier?

2.2. Svar på spørgsmål 2

Dokumentation for den nuværende operatørs realiserede gennemsnitlige billetpriser for perioden 2018-2021 er lagt i mappen Baggrundsmateriale i datarummet.

3. Udskydelse af driftsstart

3.1. Spørgsmål 3

Dette udbud er af flere omgange blevet forsinket. Alligevel fastholder TRM, at start på ny kontrakt skal ske pr. 1. januar 2025. Den forholdsvise korte frist kan udelukke potentielle bydere, som er forpligtiget til at overholde EU udbudsdirektiv og dermed forhindre, at der sker en reel konkurrenceudsættelse af ruten.

Påtænker TRM at løfte den option, der ligger i nuværende kontrakt, således at fristen for hvornår vinderen af udbuddet skal overtage forpligtigelsen udskydes? Eller vil et bud, der er afhængig af at optionen løftes blive erklæret ukonditionsmæssig uagtet, at et sådan bud kan være det bedste bud samlet set.

3.2. Svar på spørgsmål 3

Den udbudte kontrakt har driftsstart 1. januar 2025. Det er Transportministeriets vurdering, at driftsstart 1. januar 2025 er realistisk.

Transportministeriet kan ikke på forhånd tage stilling til, om eventuelle tilbud er konditionsmæssige eller ej. Modtagne tilbuds konditionsmæssighed vil blive vurderet efter tilbudsfristen.

Det er tilbudsgivers ansvar, at tilbudsgivers tilbud ikke indeholder forbehold for grundlæggende elementer af udbuddet.

4. Tilskud

4.1. Spørgsmål 4

Er det faste tilskud til operatøren inkl. Takstnedsættelsespuljer?
Indenrigsministeriet er ved at evaluere ordningen om nedsættelse af fragtpri-
serne samt det såkaldte landevejsprincip. Er der taget højde for denne til-
retning/opdatering i dette udbud?

4.2. Svar på spørgsmål 4

Ja, det faste tilskud er inklusive de nuværende takstnedsættelsespuljer.
Nej, der er ikke taget højde for en eventuel tilretning/opdatering som følge
af den nævnte evaluering af ordningen.

5. 200% metoden kontra egen produktion af VE

5.1. Spørgsmål 5

Hvis man baserer sig på el fra danske kraftværker, er det 200% metoden der skal bruges. Hvad hvis man selv producerer VE energi, hvilken metode skal så bruges?

5.2. Svar på spørgsmål 5

Det fremgår af Udbudsbetingelserne, at el-færgers emissioner vil blive vurderet ud fra emissionerne for 200 %-metoden i Energinets miljødeklaration for 2020.

Dette gælder også, hvis Operatøren selv producerer den el, som bruges til fremdriften af færgen.

6. Tildelingskriterier der ikke motiverer til at forøge kapaciteten

Idet vurderingen af underkriteriet vedrørende emissioner er baseret på den påtænkte færgedrift, kan det konstateres, at en forøgelse af kapaciteten ved at indlægge flere ture end mindstekravet, tilføje flere biler pr. tur (større færge) eller tilføje flere højkapacitetsdage (øge frekvensen) alt andet lige vil forøge emissionen. Samtidig er der angivet maksimale gennemsnitspriser, hvilket gør det uøkonomisk holdbart for en byder at øge kapaciteten.

Konsekvensen heraf er, at tilbudsgiverne formentlig udelukkende vil optimere deres tilbud i relation til emissionskriteriet, idet dette vægter 90%, mens kapaciteten alene vægter 10%.

Kan den reference for de "samfundsøkonomiske omkostninger af emissioner for den nuværende færge" ændres således, at denne tilpasses forholdsmæssigt i forhold til den kapacitetsforøgelse, der konkret tilbydes?

Og kan de gennemsnitlige maksimale billetpriser justeres, hvis der tilbydes en kapacitetsforøgelse?

6.1. Svar på spørgsmål 6

Transportministeriet kan ikke ændre på tildelingskriterier efter offentliggørelsen af udbuddet.

Den udbudte kontrakt indeholder ikke muligheden for, at de maksimale billetpriser justeres i forhold til den tilbudte kapacitet.

7. Ændring af udbudskriterierne og udsættelse af budfrist

7.1. Spørgsmål 7

I skriver, at I ikke kan ændre på tildelingskriterierne efter offentliggørelse af udbuddet.

Hvis det går op for Transportministeriet, at de kriterier der er fastsat i udbuddet ikke giver mening, kan Transportministeriet vel vælge to veje. 1): at fastholde kriterierne vel vidende at de ikke giver mening og dermed acceptere det forhold, at der højst sandsynlig ikke kommer bud ind, eller 2) at ændre kriterierne så de faktisk gør det muligt at byde.

I dette udbud skal en operatør for et mindre årligt beløb, end der betales i dag, gennemføre en ekstra tur i 325 dage om året, tage den fulde risiko for stigende energipriser og forholde sig til maksimale gennemsnitspriser, bl.a. for den største kategori (Bil inklusive 5 personer, Normalbillet), hvilket vanskeliggør en kommerciel udvikling af ruten og dermed af Samsø. Derudover afskærer man tilsyneladende operatører fra at byde ind med LBG som drivmiddel, hvilket virker helt ulogisk, når man bl.a. tager GRØN GAS-STRATEGI fra Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet i betragtning (<https://ens.dk/ansvarsomraader/gas/groen-gasstrategi>).

Hvis Transportministeriet ville, er det så ikke korrekt, at EU udbudsreglerne faktisk gør det muligt at ændre på tildelingskriterierne, hvis blot fristen for svar udsættes?

7.2. Svar på spørgsmål 7

Det er Transportministeriets vurdering, at de i spørgsmål 191504 efterspurgte ændringer af tildelingskriterierne vil udgøre en ændring af et grundlæggende element i udbudsmaterialet.

Der kan efter Transportministeriets opfattelse, ikke foretages ændringer af grundlæggende elementer i udbudsmaterialet uden at udbuddet annulleres og genudbydes.

8. Konditionsmæssige drivmidler

8.1. Spørgsmål 8

Energistyrelsen angiver biogas som 100% CO2 neutral (når visse forudsætninger er overholdt).

Ref: <https://ens.dk/ansvarsomraader/co2-kvoter/stationaere-produktion-senheder/co2-rapportering-og-returnering>.

Betragtes LBG som et drivmiddel baseret på bioaffald?

Og hvad er BIOAFFALD defineret som i dette tilbud?

Vil LBG med certifikater blive betragtet som ukonditionsmæssigt, når LBG fremgår af tabel 3 på side 17 i udbudsbetingelserne?

8.2. Svar på spørgsmål 8

I forhold til kravet i udbudsbetingelsernes punkt 6.2.4 betragtes LBG ikke som et drivmiddel baseret på bioaffald.

Bioaffald skal i dette udbud forstås som biologisk affald fra enten husholdninger eller industri.

9. Procedurer ved manglende bud

9.1. Spørgsmål 9

Kan Transportministeriet bekræfte, at udbuddet vil gå om, hvis der ikke kommer bud ind eller der kun kommer ukonditionsmæssige bud ind?

9.2. Spørgsmål og svar 9

Transportministeriet kan ikke på forhånd udtale sig om, hvad Transportministeriet vil gøre i en sådan situation.

10. Spørgsmål til drivmiddel teknologi der ikke er tilgængelig p.t.

10.1. Spørgsmål 10

I udbudsbetingelserne kap. 6.2.4 står:

Det forventes, at færger/færgerne anvender drivmidler som for eksempel el, methanol (eventuelt baseret på PtX teknologi), ammoniak eller brint.

Samtidig skal en byder dokumentere jf. ydelsesspecifikationen kap. 9.9 at Operatøren er forpligtet til senest 15 kalenderdage efter Kontraktindgåelse at dokumentere over for Transportministeriet, at Operatøren har dispositionsret til de færges, som skal anvendes for at opfylde Kontrakten.

Da der p.t. ikke findes COTS motorer til methanol, amoniak eller brint i størrelser, som er egnet til denne rute, og eneste reelle mulighed så er EL, kan Transportministeriet da bekræfte, at et bud vil blive anset som konditionsmæssigt blot med en hensigtserklæring om at sejle på de nævnte drivmidler?

10.2. Svar på spørgsmål 10

Transportministeriet kan ikke på forhånd be- eller afkræfte et eventuelt tilbuds konditionsmæssighed. Et tilbuds konditionsmæssighed vil først blive vurderet efter tilbudsfristen, når Transportministeriet har adgang til det fulde endelige tilbud.

Det følger af udbudsbetingelsernes punkt 6.2.4, at Tilbudsgiver detaljeret skal beskrive det anvendte drivmiddel i sit tilbud.

Tilbudsgiver er i Kontraktperioden jf. Ydelsesbeskrivelsens punkt 4.3 forpligtet til at anvende det i tilbuddet angivne drivmiddel.

11. Kommende CO₂ afgifter

11.1. Spørgsmål 11

Vil en kommende CO₂ afgift blive betragtet som et adfærdsregulerende tiltag og dermed noget som er for egen risiko og regning som operator?

11.2. Svar på spørgsmål 11

Transportministeriet kan ikke på forhånd bestemme, om en fremtidig CO₂-afgift vil blive betragtet som et adfærdsregulerende tiltag eller ikke jf. Kontrakten.

12. Forskel på indrapporterede tal og Danmarks statistik + opgørelse af gennemsnitspris for bil inkl. 5 personer

12.1. Spørgsmål 12

Der er i Baggrundsmaterialet vedlagt de realiserede gennemsnitlige timepriser for årene 2018 til og med 2021.

Hvorfor er der stor forskel på personbilskategorierne lagt sammen og de tal der fremgår af Danmarks Statistik (DS)?

Helt nøjagtig er forskellene som følger for personbiler:

I 2018 er der indrapporteret 70.215, DS tal siger 66.993. dvs. en forskel på 3.222 stk. I 2019 er der indrapporteret 87.979, DS tal siger 67.496. Dvs. en forskel på 20.483 stk. I 2020 er der indrapporteret 84.312, DS tal siger 71.680. Det vil sige en forskel på 12.632 stk. Ligeledes er der også stor forskel på opgørelsen af lastbiler m.m.

I henhold til udbuddet ønskes oplyst, om man, når der beregnes gennemsnitspriser for Bil inklusive 5 personer, Normalbillet må indregne pendlerbiler samt pensionistbiler i dette gennemsnit?

12.2. Svar på spørgsmål 12

Transportministeriet har forelagt spørgsmålet for den nuværende operatør, som har oplyst følgende:

”De tal, der fremgår af Danmarks Statistik, er overførselstal, det vil sige hvor mange personbiler, der rent faktisk har været med færgen.

Når rederiet har skulle udregne gennemsnitspriserne, indgår det samlede antal solgte personbilbilletter i beregningen. Her er der så et (større) antal kunder, der ikke er dukket op til deres forudbetalte reservation. Det som rederiet betegner som no-show.

I 2021 drejede det sig om næsten 10.000 personbilsreservationer i alt, det vil sige en andel på over 11% af det samlede antal solgte personbilbilletter.”

13. Bilag 2, tabel 6

13.1. Spørgsmål 13

Med henvisning til Bilag 2 (Ydelsesspecifikation) Tabel 6, er det så muligt at oplyse, hvor mange passagerer pr. billetkategori, der var i 2020 og 2021.

13.2. Svar på spørgsmål 13

Der henvises til svar på spørgsmål af 21. februar 2022 om salgstal: "Oplysninger om nuværende salgstal."

14. Vedr. havneafgift Fynshav Færgehavn

14.1. Spørgsmål 14

Af udbudsbetingelsernes pkt. 3.1 (3. afsnit) fremgår det, at størrelsen af det årlige kontraktvederlag ligger fast og udgør DKK 13,0 mio. (2022-pl), hvilket er på niveau med det årlige kontraktvederlag, Transportministeriet i dag yder til den nuværende operatør, som står for driften af den samfundsbegrundede færgebetjening af overfarten Bøjden-Fynshav.

Vejdirektoratet har meddelt i brev dateret den 22. november 2021, at der for den nye kontraktperiode, dvs. gældende fra den 1. september 2024 (Vejdirektoratet oplyser at brevet opdateres iht. den nye driftsstart for kontrakten), vil blive indført en havneafgift for brugen af Fynshav Færgehavn. Det medfører en forventet ekstra omkostning på ca. DKK 0,4 mio. (2022-pl) til havneafgifter, der altså modsat ikke betales i den nuværende kontraktperiode. Det fastslås i udbudsmaterialets hovedkontrakt pkt. 4.5 (2. afsnit), at hvis havneafgifternes satser ændres, vil kontraktvederlaget blive reguleret, så operatøren stilles økonomisk uændret.

Vil den kommende operatør blive reguleret i kontraktvederlag, således at den ny-indførte havneafgift også vil blive dækket?

14.2. Svar på spørgsmål 14

Dette spørgsmål vedrører udbud af færgebetjeningen af Bøjden-Fynshav og besvares derfor under spørgsmål/svar for dette udbud.

15. Spørgsmål til svar på spørgsmål 12 (ID NR 192896) af 19. april 2022

15.1. Spørgsmål 15

Skal svaret på spørgsmålet om forskel på indrapporterede tal (ID NR 192896) af 19. april 2022 læses på den måde, at reserverede billetter til afgang, som kunderne ikke dukker op til (no-shows), kan indgå i opgørelsen af de gennemsnitlige priser?

Hvis det ikke er tilfældet vil vi bede om at få de korrekte tal i de forskellige kategorier uden no-shows indregnet.

Kan Transportministeriet yderligere bekræfte, at der i 2019 var 20.483 reservationer af biler, der ikke dukkede op til deres afgang? Det vil sige at der i 2019 var ca. 56 reservationer der ikke dukkede op, hver dag i 365 dage.

15.2. Svar på spørgsmål 15

Som det fremgår af spørgsmål nr. 12, som Transportministeriet har besvaret 19. april 2022, er det kun solgte billetter (forudbetalte reservationer), der indgår i opgørelsen af de gennemsnitlige billetpriser. No-shows dækker således over kunder, der har reserveret og betalt for en billet, men efterfølgende vælger ikke at benytte billetten. Da billetten er betalt, indgår den i den samlede opgørelse over gennemsnitspriser. Såfremt kunden havde fået pengene retur, ville billetten ikke indgå i opgørelsen over gennemsnitspriser.

Transportministeriet kan bekræfte, at den nuværende operatør af færgetjeningen af Samsø-Kalundborg har oplyst ministeriet, at der er solgt det antal billetter på ruten i årene 2018-2021, som fremgår af opgørelsen af de gennemsnitlige billetpriser, som er tilgængelig i Baggrundsmaterialet.

16. Vedr. force majeure

16.1. Spørgsmål 16

Med henvisning til pkt. 7.8 i hovedkontrakten opfordres Transportministeriet til nærmere at præcisere, de forhold som af ministeriet anses for at gå ind under begrebet force majeure. Kunne det være yderligere eskalering af krig i Europa eller nye pandemier eller øvrige forhold som skaber kritiske forstyrrelser i forsyningskæder og kan give anledning til udsatte leverancer?

Det er efter tilbudsgivers opfattelse af væsentlig betydning, at dette præciseres, idet fortolkningen af bestemmelserne vedrørende force majeure ellers vil kunne give anledning til fortolkningstvivl under kontraktens udførelse.

16.2. Svar på spørgsmål 16

Transportministeriet kan ikke på forhånd definere nærmere, hvad der ville kunne udgøre en force majeure situation, ligesom det heller ikke er nærmere defineret i den nuværende kontrakt.

17. Vedr. bod ved for lav kundetilfredshed

17.1. Spørgsmål 17

Med henvisning til pkt. 7.5.4 i kontraktbilag 2 – Ydelsesspecifikation om bod ved lav kundetilfredshed bedes Transportministeriet redegøre for, hvorfor der for en 5-trin skala gives bod allerede ved en tilfredshed under 3,5, i stedet for ved en tilfredshed under 3,0, der ville være medianen på skalaen, med tanke på at der ikke tidligere er blevet foretaget undersøgelser af kundetilfredsheden på overfarten?

Tilbudsgiver skal opfordre Transportministeriet til at præcisere bestemmelsen, hvorefter operatøren først pålægges bod ved en tilfredshed under 3, således at operatørens risiko for at blive pålagt bod i medfør af denne bestemmelse fremstår mere afbalanceret.

17.2. Svar på spørgsmål 17

Høj kundetilfredshed er vigtig for Transportministeriet, hvorfor et niveau over medianen er valgt. Der ændres derfor ikke på kravet.

18. Vedr. tilbuddets udformning

18.1. Spørgsmål 18

Med henvisning til udbudsbetingelsernes pkt. 6.2.1 om disposition af tilbudet, står der til litra b., at tilbudsgiver skal angive den tilbudte billetprisreduktion.

Vil Transportministeriet bekræfte, at det ikke er et krav at tilbyde en billetprisreduktion, og at tilbudet vedrørende den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg alene evalueres iht. tildelingskriterierne i udbudsbetingelsernes pkt. 7.3?

18.2. Svar på spørgsmål 18

Transportministeriet kan bekræfte, at en billetprisreduktion ikke er et krav for et konditionsmæssigt tilbud, samt at en eventuel billetprisreduktion ikke indgår i evalueringen af tilbud.

Tilbud vil alene blive evalueret ud fra kriterierne angivet i udbudsbetingelsernes pkt. 7.3.

Transportministeriet har uploadet en ny version af udbudsbetingelserne, hvor punkt 6.2.1 litra b. er tilrettet sådan, at det ikke længere fremgår, at Transportministeriet gerne ser at tilbudsgiver angiver en billetprisreduktion.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk



Transportministeriet

Operatørens tilbud

Bilag 5



MOLSLINJEN

Tilbud

vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af

Ballen-Kalundborg

Indholdsfortegnelse

A.	Tilbudsbrev	3
	Ordregiver.....	3
	Tilbudsgiver	3
	Kontaktperson	3
	Tilbudstype	3
	Vedståelsesfrist	3
	Underskrift og datering	4
B.	Resumé af det samlede tilbud.....	5
C.	Løsningsbeskrivelse	6
	Rutestruktur, kapacitet og sejlplan	6
	Forsinkelser og aflysninger	7
	Billetter.....	8
	Oplysninger om færgen.....	9
	Valg af drivmiddel.....	12
	Emissioner.....	12
	Havnefaciliteter.....	13
	Service og information.....	13
	Tilsyn og rapporteringer	15
	Samarbejde	15
	Forberedelsesperioden	16
	Øvrige forhold	33
D.	Tilbudsliste	35
E.	ESPD	36
F.	Økonomisk og finansiel kapacitet.....	37
	Økonomiske forhold	37
	Finansielle forhold	37
	Andre enheders formåen.....	38

Bilagsfortegnelse

- C.1 – Principsejlplan
- C.2 – Projekttegning inkl. stuvningsplan
- C.3 – Uddrag af stabilitetsinformationer ved lastekondition LC07 (fuldlast konditionen)
- E.1 – Udfyldt ESPD dateret den 21. juli 2022
- F.1 – Tilsagnsbrev fra Jyske Bank dateret den 3. august 2022

A. Tilbudsbrev

Molslinjen A/S (herefter "Molslinjen" eller "Rederiet") skal hermed afgive tilbud på EU-udbud 2022/S 025-062334 vedrørende færgedrift af ruten Ballen-Kalundborg.

Rederiet stiller såvel sin økonomiske og finansielle som sin tekniske og faglige formåen samt personalemæssige ressourcer til rådighed for kontraktens opfyldelse. Molslinjen skal hermed erklære, at rederiet nøje har gennemgået og sat sig grundigt ind i kontraktens krav og ydelsesspecifikationen, og at alle krav i udbudsmaterialet, herunder kontrakten og ydelsesspecifikationen, fuldt ud kan opfyldes i hele kontraktperioden.

Ordregiver

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

Tilbudsgiver

Molslinjen A/S
Færgevej 7A
DK-8000 Aarhus C
CVR nr.: 17 88 12 48

Kontaktperson

Business Controller – Kim Riis-Sørensen
e-mail: krs@molslinjen.dk
telefon: +45 21 79 44 66

Tilbudstype

Tilbuddet er afgivet som et endeligt tilbud.

Vedståelsesfrist

Tilbudsgiver vedstår nærværende tilbud i 6 måneder fra den 15. august 2022.

Underskrift og datering

For Molslinjen A/S iht. rederiets tegningsregel:

Aarhus, den 12. august 2022



Niels Smedegaard,
(bestyrelsesformand)



Carsten Grøne Jensen,
(adm. direktør/CEO)

B. Resumé af det samlede tilbud

Molslinjen tilbyder at indsætte en nybygget større, elektrisk drevet doubleender færge med plads til 188 personbilsenheder. Det vil give en samfundsøkonomisk gevinst ved reduktion af emissioner på DKK 11,6 mio. beregnet efter udbudsmaterialets krav, svarende til en reduktion på 95,0% (se endvidere nærmere under punktet "Tilbudsliste"). Molslinjen vil købe og anvende certificeret 100% grøn el i forbindelse med driften af færgebetjeningen, således at den reelle emission vil være 0 g CO₂/kWh.

Molslinjen tilbyder en besejling af overfarten Ballen-Kalundborg med en principsejlsplan, som opfylder de i udbudsmaterialets stillede krav, hvilket indebærer, at der årligt vil blive udført 2.270 enkeltture og dermed tilbudt en samlet årlig kapacitet på 426.760 personbilsenheder, hvilket er 70,9% mere en mindstekravet til kapacitet på 249.700 personbilsenheder.

Med indsættelse af en nybygget elektrisk fremdrevet færge vil overfarten blive betjent af en moderne færge med en passageraptering, hvor der er tænkt på alle bekvemmeligheder bl.a. gode adgangsforhold for handicappede og bevægelseshæmmede passagerer. Der vil være god plads til at sidde i enten cafeteria-området eller i lounge-området og nyde mad og drikke under overfarten.

Molslinjen vil betjene overfarten med en erfaren, fuldt funktionsdygtig og professionel driftsorganisation, der sammen arbejder på at give vores kunder den bedst mulige rejseoplevelse.

I det følgende vil Molslinjens tilbudte løsning blive beskrevet nærmere iht. udbudsbetingelsernes krav. Rederiet skal dog understrege, at Molslinjens tilbud ikke begrænser sig til denne løsningsbeskrivelse, da rederiet – uanset hvad der er beskrevet under punkt C – vil sikre, at alle udbudsmaterialets krav opfyldes.

C. Løsningsbeskrivelse

Molslinjen skal hermed beskrive og dokumentere den løsning, der lægger til grund for det afgivne tilbud på EU-udbud 2022/S 025-062334 vedrørende færgedrift af ruten Ballen-Kalundborg.

I det følgende beskrives de centrale dele af den tilbudte løsning i relation til rutestruktur, kapacitet og sejlplan, oplysninger om færger, valg af drivmiddel, emissioner, samt oplysninger om økonomisk og finansiel kapacitet.

Rutestruktur, kapacitet og sejlplan

Molslinjen vil gennemføre den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg ved sejlads mellem Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn.

Molslinjen vil besejle ruten med en nybygget, elektrisk fremdrevet doubleender færge (se nærmere under punktet "Oplysninger om færgen") med en planlagt overfartstid på netop 80 minutter. Der vil minimum blive udført 3 daglige dobbeltture på ruten.

Der vedlægges en principsejlplan i bilag C.1. Principsejlplanen tager som illustration udgangspunkt i 2025, der vil være første hele driftsår i kontraktperioden for så vidt angår ugedagene samt helligdage.

Som det ses af den i bilag C.1 vedlagte principsejlplan opfyldes kapacitetskravene, da der leveres følgende kapacitetsdage:

Kapacitetsdagstype	Antal dage pr. år
Højkapacitetsdage	40 (Mindstekrav: 40)
Lavkapacitetsdage	Resten

Molslinjen opfylder endvidere kapacitets- og frekvenskravene for de forskellige kapacitetsdagstyper på følgende vis:

Kapacitetsdagstype	Personbilsenheder	Frekvens
Højkapacitetsdage	1.504 (Mindstekrav: 880)	4 (Mindstekrav: 4)
Lavkapacitetsdage	1.128 (Mindstekrav: 660)	3 (Mindstekrav: 3)

Den tilbudte sejlplan giver således årligt 2.270 enkeltture, der også opfylder mindstekravet hertil. Det ses endvidere af den tilbudte leverede frekvens og de leverede antal personbilsenheder pr. kapacitetsdagstype, at den tilbudte principsejlplan vil indebære en samlet årlig leveret kapacitet på 426.760 personbilsenheder, hvor der som minimum skal leveres 249.700 personbilsenheder.

Under punktet "Oplysninger om færgen" ses det, at den på ruten indsatte doubleender færge har en passagerkapacitet, der gør det muligt dels at overføre samtlige personer i de køretøjer, der medbringes og dels derudover at medbringe mindst 150 gående passagerer.

Udover kapacitetskravene til personbilsenheder vil det daglig være muligt at medtage mindst 80 høje dækmetre til godstransport. Der vil på afgang fra Ballen med afgangstidspunkt senest kl. 12:00 kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde, og der vil på afgang fra Kalundborg med afgangstidspunkt tidligst kl. 12:00 ligeledes kunne medbringes op til 4 vogntog eller sættevogne à 20 meters længde.

Som det ses af principsejlplanen i bilag C.1, vil besejlingen foregå med tidligste afgang fra Ballen Færgehavn kl. 06:40, hvor tidligst accepterede afgangstidspunkt er kl. 06:00, således at der på hverdage er ankomst til Kalundborg Havn senest kl. 08:00. I weekenden og på helligdage til der dog være ankomst til Kalundborg Havn senest kl. 09:00. Endvidere vil besejlingen foregå med senest ankomsttidspunkt til Ballen Færgehavn kl. 21:15 (i weekenden og på helligdage), hvor det senest accepterede ankomsttidspunkt er kl. 23:00. Sidste daglige afgang fra Kalundborg Havn vil afgå tidligst kl. 18.55 og i weekenden og på helligdage tidligst kl. 19:55, hvor sidste daglige afgang fra Kalundborg Havn tidligst må afgå kl. 17:00.

Der vil være minimum en ugentlig overfart fra Ballen Færgehavn og minimum en overfart fra Kalundborg Havn, hvor der kan medbringes farligt gods. Der vil endvidere kunne medbringes farligt gods i IMDG klasse 1 efter behov.

Forsinkelser og aflysninger

Molslinjen forventer en høj grad af driftsstabilitet med den nybyggede doubleender færge og vil således tilstræbe at forsinkelser reduceres til et minimum. Tilsvarende forventer rederiet, at aflysninger – i videst mulige omfang – helt vil kunne undgås (se dog nedenfor ift. driftsstop).

Rederiet vil chartre og indsætte en passende erstatningsfærge ved planlagte værftsophold, således at døgnefterspørgslen for passagerer, personkøretøjer og gods kan løftes. Planlagte værftsophold herunder hvilken erstatningsfærge, der chartres og indsættes, vil fremgå af det sejlplansudkast, som rederiet årligt vil fremsende til Transportministeriets godkendelse.

Planlagte værftsophold vil blive udført i lavsæsonen, så det er til mindst mulig gene for kunderne.

Ved eventuelle driftsstop vil rederiet ligeledes chartre og indsætte erstatningsfærge senest 72 timer efter afgangstidspunktet for den første afgang, som aflyses, således at døgnefterspørgslen kan løftes.

Billetter

Molslinjen vil udbyde følgende billettyper på overfarten (maksimumspriserne er angivet i 2022-pl), idet rederiet samtidig ønsker at ændre billettyperne "Bil (inkl. 5 personer)" til "Bil (inkl. 9 personer)":

Billettype	Maksimumspris inkl. moms (DKK)
Voksen	114,00
Voksen, pendler	57,00
Voksen, 10-turskort	912,00
Barn (4-15 år)	57,00
Barn (4-15 år), pendler	28,00
Barn (4-15 år), 10-turskort	456,00
Barn (0-3 år)	Gratis
Pensionist	57,00
Pensionist, 10-turskort	456,00
Gruppe 10, Voksen (pr. person ved min. 10 personer)	91,20
Gruppe 10, Barn (4-15 år) (pr. person ved min. 10 personer)	45,60
Gruppe 10, Pensionist (pr. person ved min. 10 personer)	45,60
Bil (inkl. 9 personer), normalbillet	452,00
Bil (inkl. 9 personer), pendler, 3 -10. enkeltrejse pr. år	226,00
Bil (inkl. 9 personer), pendler, fra 11. enkeltrejse pr. år	114,00
Bil (inkl. 2 personer), pensionist	226,00
Bil (inkl. 9 personer) + campingvogn	679,00
Anhænger på bil	215,00
MC/knallert (ekskl. fører)	45,00
Cykel/cykelanhænger (ekskl. fører)	31,00
Bus (inkl. fører)	636,00
Tom bus (inkl. fører)	636,00
	Maksimumspris ekskl. moms (DKK)
Godskøretøj (≤ 10 meter) (inkl. fører)	176,00
Godskøretøj (≤ 20 meter) (inkl. fører)	270,00
Uledsaget godskøretøj (herunder løstrailer) (≤ 15 meter)	237,00
Håndtering af uledsaget godskøretøj	17,00

Molslinjen vil endvidere udbyde og fastsætte priser for følgende billettyper:

Billettype
Uledsaget bil samt eventuelt håndteringstillæg
Havetraktor, goffbil, anhænger eller campingvogn, der ikke er spændt på en bil, samt eventuelt håndteringstillæg
Specialtransport samt eventuelt håndteringstillæg
Biler med overlængde eller overbredde. Grænserne for overlængde og overbredde fastsættes af Operatøren

Billettype
Busser med overlængde, overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af Operatøren
Godskøretøjer med overlængde (godskøretøjer over 20 meters længde, uledsagede godskøretøjer over 15 meters længde), overbredde eller overhøjde. Grænserne for overlængde, overbredde og overhøjde fastsættes af Operatøren
Pakker, stykgods

De af Molslinjen fastsatte priser vil ikke adskille sig væsentligt fra billetprisen for sammenlignelige billettyper på tilsvarende overfarer.

Molslinjen ønsker at tillægge biler og anhængere, der er over 1,95 meter i højde et højdetillæg, der ikke overstiger 30% af billetprisen for en tilsvarende bil eller anhænger, som er op til 1,95 meter i højde.

Rederiet udarbejder første udkast til listepriser baseret på de af Transportministeriet fremsendte maksimumspriser og maksimale gennemsnitspriser, der fremsendes til Transportministeriets godkendelse senest 3 måneder før driftsstart.

Oplysninger om færgen

Molslinjen vil have fulde råderet over følgende nybyggede doubleender færgen, som tilbydes til udførelsen af den samfundsbegrundede fæргеbetjening af Ballen-Kalundborg:

	Nybygning
Navn:	n/a (nybygning)
IMO-nummer:	n/a (nybygning)
Værft:	n/a (nybygning)
Bygge-/Værftsnummer:	n/a (nybygning)
Byggeår:	2024
Generalarrangementsplan: (med stuvningsplan)	Projekttegning inkl. stuvningsplan vedlægges i bilag C.2
Lastekonditionsoversigt for fuldlast konditionen	Uddrag af stabilitetsinformationer ved lastekondition LC07 vedlægges i bilag C.3
Isklasse:	1C
Længde (o.a.):	116,80 meter
Længde (p.p.):	116,38 meter
Bredde (o.a.):	18,20 meter
Bredde (fuld last):	17,94 meter
Bruttotons (BT):	4.356 tons
Nettotons (NT):	1.306 tons
Tons dødvægt (TDW) (fuldlast):	863,8 tons

	Nybygning
Dybgang (fuldlast):	3,32 meter
Dybgang (letskibs):	2,77 meter
Passagerkapacitet (sommer/vinter):	600/600
- herunder antal siddepladser indendørs:	457
- herunder antal siddepladser udendørs:	144
- herunder antal køjepladser:	0
- herunder antal kahytter:	0
- herunder antal hvilepladser:	0
Vogndækskapacitet:	
- antal personbilsenheder (m/ hængedæk):	188
- antal personbilsenheder (u/ hængedæk):	122
- antal høje dækmeter:	380
- antal høje dækmeter (ved kombinationslast):	184 (10 lastbiler + 96 personbilsenheder)
Akseltryk:	
- selvkørende lastbiler:	13 tons/aksel
- MAFI-trailere:	16 tons/aksel
Hovedmotorer:	4 stk. PM elmotorer, Ramme
- produktionsår:	2024
- effekt (v/ maksimal hastighed (kW)):	4x 900 kW
- effekt (v/ servicehastighed (kW)):	4x 325 kW
Fremdrivningssystem:	Battery-Azimuth 4 x Azimuth-propeller
- propellerdiameter:	1,880 meter
- evt. isklasse:	1D
Fart:	
- maksimal hastighed:	17,0 knob
- servicehastighed:	13,0 knob
Energiforbrug:	
- maksimal hastighed:	2.889 kWh
- servicehastighed:	1.157 kWh

Færgen er projekteret til at have en passagerkapacitet på 600. Da overfartstiden er under 90 minutter, stilles der af myndighederne ikke krav om, at alle passagerer skal kunne sidde indendørs.

Såvel færgens maksimale hastighed som servicehastighed er opgivet ved vind- og bølgeforhold svarende til trin 4 på Beaufortskalaen. Tilsvarende er energiforbruget ved såvel færgens maksimale hastighed som ved servicehastighed ligeledes angivet ved vind- og bølgeforhold svarende til trin 4 på Beaufortskalaen og ved en vanddybde på 20 meter.

Færgen vil være godkendt af Bureau Veritas, der er et EU godkendt klassifikationsselskab, som ligeledes er anerkendt af Søfartsstyrelsen som flagstatsmyndighed.

Rederiet vil løbende tilsikre, at den tilbudte færge holdes i pæn stand og vil være sødygtig og forsynet med alle påbudte og nødvendige certifikater mv. herunder klassifikationscertifikater. Endvidere vil rederiet tilsikre, at der sker opfyldelse af de til enhver tid af Søfartsstyrelsen stillede krav med hensyn til den tilbudte færges indretning, bemanning, drift mv. Molslinjen vil således også tilsikre at såvel den tilbudte færge som Molslinjens øvrige tilbudte ydelser til enhver tid

opfylder samtlige relevante gældende myndigheds- og sikkerhedskrav, regler, myndighedsforskrifter medvidere, herunder såvel danske som relevante internationale bestemmelser.

Rederiet vil løbende tilsikre, at den tilbudte færge er bemannet i henhold til den til enhver tid gældende lovgivning og øvrige krav fra myndigheder, herunder Søfartsstyrelsen. Rederiet vil endvidere løbende tilsikre, at den til enhver tid påkrævede sikkerhedsbesætning er om bord.

Færgen vil have tilstrækkelig maskinkraft og manøvreedygtighed til sikkert at kunne anløbe og afgå fra Ballen Færgehavn og Kalundborg Havn i vindstyrker (opgjort ved deres middelværdi over ti minutter) på op til 18 m/s uanset vindretning.

Det vil ikke være tilladt at ryge indendørs på færgen.

Der vil være indrettet et særligt legeområde med tilhørende legefaciliteter for børn.

Det vil være muligt og tilladt at medbringe kæledyr i visse områder af passagerapteringen.

Det vil være muligt at købe mad og drikke om bord på samtlige overfarer. Endvidere vil der være indrettet områder på færgen, hvor det vil være muligt at indtage såvel den købte som evt. medbragt mad ved siddepladser ved borde – herunder også indendørs.

Molslinjen vil sikre, at alle relevante forskrifter vedrørende forhold for handicappede personer med videre opfyldes, herunder også bekendtgørelse nr. 1818 af 15. september 2021 om supplerende bestemmelser for last- og passagerskibe med senere ændringer. Færgen vil derfor være indrettet med gode adgangsforhold, der muliggør ombordstigning med kørestol, barnevogne og lignende for både landgangs- og vogndækspassagerer. Passagerer med handicap og dårligt gående passagerer vil have mulighed for at forudbestille og modtage gratis assistance fra rederiets personale til at komme om bord og fra borde.

Ved stuvning af biler vil rederiets personale sikre, at invalidebiler parkeres hensigtsmæssigt i forhold til elevatorer.

Kørestolsbrugere vil have adgang til passagervendte faciliteter på færgen, herunder handicaptoliet og bispisningsfaciliteter. Der vil i det område af færgen, som er indrettet til bispisning, være spisepladser/borde, hvortil kørestolsbrugere har fortrinsret, og hvor kørestolen kan køre helt ind til bordet. Der forefindes et handicaptoliet på den tilbudte færge. Handicaptoliet har en størrelse, der gør det muligt at vende en kørestol 180 grader. Endvidere forefindes toiletstøtter på begge sider af toilettet.

Rederiets alarmsystemer vil kunne alarmere alle passagerer om bord, herunder også høre- og synshæmmede personer. Færgeren vil være forsynet med minimum en hjertestarter.

Endelig vil den tilbudte færge være indrettet med en elevator, som opfylder dimensionskravene, således at der også er adgang med elevator fra vogndæk til passagerapteringen for passagerer med handicap eller passagerer som er dårligt gående.

Valg af drivmiddel

Molslinjen vil som nævnt indsætte en nybygget, fuld elektrisk fremdrevet doubleender færge til at gennemføre den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg med.

Rederiet vil endvidere sikre, at den el som anvendes til fremdrift af færgen, udelukkende kommer fra vedvarende energikilder. Dette sikres i samarbejde med eksempelvis leverandøren Energi Danmark eller tilsvarende leverandører, således at al den el, som Molslinjen køber og anvender i forbindelse med besejlingen af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, vil være certificeret 100% grøn el.

Det medfører også, at emissionen fra Molslinjens besejlingen af samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg vil være på 0 g CO₂/kWh.

Emissioner

Da Molslinjen har valgt el som drivmiddel, skal rederiet iht. udbudsbetingelserne anvende 200% metoden i Energinets miljødeklaration for strøm fra det danske el-net for 2020 til at beregne emissionerne af hhv. CO₂, NO_x, SO_x og PM_{2,5}, der vil blive udledt med sejladserne efter den tilbudte principsejlsplan. Det skal i den forbindelse bemærkes, at såvel 125%-metoden som 200%-metoden i Energinets miljødeklaration for strøm fra det danske el-net for 2020 blot angiver udledningen af SO₂ og dermed ikke udledningen af øvrige svovlilte-forbindelser.

Molslinjen forventer, at det samlede årlige energiforbrug ved driften af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg iht. den vedlagte principsejlsplan vil være på 6.178.264,8 kWh. Det vil give anledning til følgende emissioner:

Stof	Energinet 200%-metoden (g/kWh)	Samfundsøkonomisk omkostning (DKK/kg)	Emission (kg)
CO ₂	140,00	0,38	864.957,1
NO _x	0,21	128,00	1.297,4
SO ₂	0,04	13,00	247,1
PM _{2,5}	0,02	915,00	123,6

De samlede emissioner medfører en samfundsøkonomisk omkostning på DKK 611.057,20.

Den samfundsøkonomiske gevinst på baggrund af ovenstående emissioner kan herefter beregnes ved at trække den samfundsøkonomiske omkostning fra en reference bestående af de samfundsøkonomiske omkostninger af emissionerne for den nuværende færgedrift på ruten, der er oplyst til at være i alt DKK 12.245.000.

Molslinjens tilbud vil således medføre en samlet samfundsøkonomisk gevinst på DKK 11.633.942,80.

Havnefaciliteter

Molslinjen vil indgå aftale med ejerne af bygninger og faciliteter med videre om benyttelse af bygninger, færgelejer, opmarcharealer, til- og frakørselsveje, lysregulering, belysning med videre. Rederiet afholder i den forbindelse udgifter forbundet hermed, herunder driften af omtalte bygninger og faciliteter med videre.

Molslinjen vil opfylde de til enhver tid gældende regler for anløb af havnene.

Den tilbudte færges konstruktion nødvendiggør, at der sker tilpasning af rampesystemerne i begge havne. Endvidere vil der skulle etableres nye landgangsfaciliteter som passer til den nybyggede færge. Rederiet vil dog ikke foretage ændringer af havne- eller landanlæg, herunder såvel faste som bevægelige anlæg, på Ballen Færgehavn eller Kalundborg Havn, samt på arealer i tilknytning hertil uden forud at have indhentet nødvendige godkendelser fra havneejerne.

Molslinjen vil indhente alle nødvendige myndighedsgodkendelser i forbindelse med projektering, udførelse og ibrugtagning af nye eller ændrede anlæg. Ombygningsarbejderne vil blive gennemført på en sådan måde, at driftsstart ikke påvirkes. Endelig vil Molslinjen sikre at den igangværende drift af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg ikke generes under ombygningsarbejderne.

Service og information

Sikkerheds- og kundevedt besætning vil beherske et skandinavisk sprog og engelsk. Sikkerhedsmeddelelser og informationer vedrørende overfarten til passagererne vil som minimum være på dansk og engelsk. Skilte med tekst samt information til passagererne vil som minimum være udfærdiget på dansk og engelsk.

Molslinjen vil oplyse om billetpriser og rabatter, sejlplaner, befodringsbestemmelser, handicapforhold samt ændringer i disse via rederiets hjemmeside ved opslag på havnene.

På Molslinjens hjemmeside vil det til enhver tid fremgå, hvordan den aktuelle trafiksituation er. Her vil evt. forsinkelser og aflysninger også blive varslet tidligst muligt over for offentligheden. Alle forhåndsbookede passagerer vil gratis blive orienteret via sms om ændringer eller uregelmæssigheder i færgebetjeningen for den overfart, som de respektive passagerer har booket en billet til.

Molslinjen vil sikre, at rejseagenter samt virksomheder, herunder væsentlige godsoperatører, og andre kollektive trafikoperatører med flere, som regelmæssigt benytter færgeoverfarten, kontaktes direkte og uden unødigt ophold ved større uregelmæssigheder i færgebetjeningen.

Molslinjen vil i hele kontraktperioden stille opdaterede sejlplaner til rådighed for udbydere af trafikinformation på internettet. Informationerne stilles til rådighed gennem mulighederne ved programgrænseflade (et såkaldt API) til rederiets billet- og trafikinformationssystem.

Molslinjen har som nuværende operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg et sæt gældende befordringsbestemmelser, som er godkendt af Transportministeriet.

Som også nævnt under punktet "Oplysninger om færgen" vil det være muligt at købe mad og drikke om bord på samtlige overfarter.

Molslinjen vil sikre, at såvel terminalerne som færgen vil være rengjorte, således at de overalt fremstår rene og pæne.

Alle billettyper vil kunne bookes året rundt og indtil check-in for den pågældende afgang er lukket. Booking vil kunne foretages snarest muligt efter at sejlplan og billetpriser for et givent år er blevet godkendt af Transportministeriet. Samtlige billettyper vil kunne bookes via rederiets hjemmeside, app, telefonisk eller ved terminalen, ligesom samtlige billettyper vil kunne betales via rederiets hjemmeside, app eller ved terminalen.

Molslinjens salgspersonale vil have kendskab til alle billettyper og vil samtidig kunne fremskaffe information om muligheder for videre transport, sejlplan og øvrige forhold vedrørende færgebetjeningen. Forespørgsler vedrørende booking og betaling af billetter vil kunne rettes til Molslinjens kundeservice via mail.

På hver afgang vil en vis andel af kapaciteten først blive udbudt 24 timer inden den pågældende afgangstidspunkt i henhold til sejlplanen. Det gælder således:

- a) 2% af passagerkapaciteten
- b) 2% af vogndækskapaciteten målt i personbilenheder

Såfremt rejsebureauer og/eller andre trafikoperatører måtte ønske at kunne tilbyde booking, salg eller fysisk afhentning af billetter til den samfundsbegrundede færgebetjening, vil Molslinjen indgå i det nødvendige samarbejde herom (se endvidere punktet "Samarbejde").

Molslinjen vil sikre at samtlige med driften forbundne landfunktioner, herunder billetudstedelse udføres. Rederiet vil i den forbindelse sikre ombord- og ilandkørsel af transporterede motorkøretøjer med videre, samt ombord- og ilandstigning af passagerer. Endelig vil Molslinjen sikre, at håndtering af assistance til handicappede og bevægelseshæmmede passagerer sker i henhold til gældende lovgivning og retningslinjer på området.

Tilsyn og rapporteringer

Molslinjen vil opfylde kravene til sin generelle oplysningspligt og deltager i de kvartalsmæssige kontraktopfølgingsmøder, som Transportministeriet indkalder til.

Molslinjen påtænker at fortsætte den månedlige indberetning og rapportering, som også på nuværende tidspunkt sker for driften af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg.

Molslinjen vil for rederiets regning sikre, at der to gange om året gennemføres kundetilfredshedsmålinger. Resultaterne vil blive fremsendt til Transportministeriet. Der vil blive foretaget en måling af kundetilfredsheden i lavsæsonperioden, mellem 1. januar og påske, og en måling i højsæsonperioden i skolernes sommerferie. Hver måling vil blive gennemført i løbet af en periode på minimum 1 måned. Molslinjen vil i samarbejde med Transportministeriet fastlægge målingernes nærmere gennemførelse, metode og fokus, der skal godkendes endeligt af Transportministeriet.

Samarbejde

Molslinjen vil indgå i samarbejde med såvel Transportministeriet som Samsø Kommune samt en række tredjeparter.

Samarbejdsrelationerne vil blandt andet omfatte samarbejde med andre trafikoperatører om koordination af rejseplaner, billetsamarbejde, ankomst- og afgangstidspunkter med videre samt samarbejde med andre myndigheder med videre. Blandt andet stiller Molslinjen gennem mulighederne ved programgrænseflade (et såkaldt API) rederiets billet- og trafikinformationssystem til rådighed for tredjepart.

Rederiet vil inden for de givne rammer koordinere sejlplanen med den øvrige kollektive trafik, herunder andre færgeoperatører, der besejler de pågældende havne (såvel offentlige som privat drevne) med henblik på at sikre passagererne en så sammenhængende rejse som muligt.

Molslinjen vil koordinere afgang- og ankomsttidspunkter med operatører på gods-, bus- og togområdet i tilknytning til færgeoverfarten. Rederiet vil så vidt muligt tage hensyn til eventuelle forsinkede tog- og busforbindelser, idet der i den forbindelse foretages en afvejning af hensynet til passagererne fra tog- og busforbindelserne over for hensynet til de øvrige passagerer og gods samt opretholdelse af sejlplanen.

Molslinjen vil stille informationer om trafikale forhold og oplysninger om udførelse af driften, som er specifikke for overfarten Ballen-Kalundborg, og som alene er i rederiets besiddelse, samt alle øvrige informationer og data, herunder regnskabstal, til rådighed for Transportministeriet til brug for ministeriets forberedelse af næste udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening.

Hvis der efter genudbud indgås kontrakt med en anden operatør end Molslinjen, vil Molslinjen, i rimeligt omfang, bistå den næste operatør med dennes behov og muligheder for at sikre forberedelsen af en problemfri driftsstart. Molslinjen vil i dette tilfælde endvidere samarbejde med hensyn til booking af billetter på vegne af den næste operatør, levering af statistikker for hele den forløbne driftsperiode vedrørende såvel trafikmængder som relevante indtægtsdata, samt sikre at den næste operatør får den fornødne adgang til besigtigelse og opmåling af de faciliteter, den næste operatør skal overtage. Endelig vil Molslinjen samarbejde med den næste operatør i forbindelse med dennes udførelse af eventuelle havneombygninger. Molslinjen vil udførligt informere den næste operatør om alle samarbejdsaftaler med tredje-part, som har relevans for den næste operatørs drift.

Forberedelsesperioden

Molslinjen vil opfylde alle kravene til forberedelsesperioden for at sikre rettidig driftsstart den 1. januar 2025.

Molslinjen vil - forestået af rederiets eksisterende organisation – anvende forberedelsesperioden til at sikre at den nybyggede doubleender færge indsættes rettidigt til driftsstart. Der er udpeget en kontaktperson (se venligst de nærmere kontaktoplysninger under punktet "Tilbudsbrev"), som agerer som projektleder i forberedelsen og som fast kontaktperson mellem Molslinjen og Transportministeriet.

Molslinjen vil følge en tids- og aktivitetsplan, hvor version nr. 1 vil være gengivet i det følgende. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt allerede er operatør af den samfundsbegrundede

færgebetjening af Ballen-Kalundborg, vil en lang række af aktiviteterne allerede være opfyldt. Eksempelvis forelægger der allerede godkendte befordringsbestemmelser for overfarten og Molslinjen har allerede et fungerende system til booking og betaling af billetter til overfarten for blot at nævne et par enkelte af de allerede opfyldte aktiviteter.

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
1	Planlægning	
1.1	<p>Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Tids- og aktivitetsplan iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 9.5.2 Planen skal afleveres sammen med rederiets tilbud. Derfor sættes aktivitetens frist til afleveringsfristen for rederiets tilbud.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Planen skal afleveres sammen med rederiets tilbud.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 8 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig aflevering af tilbud.</p>	15-08-2022
1.2	<p>Tids- og aktivitetsplan (version nr. 2) (udkast) Tids- og aktivitetsplan (version nr. 2) (endelig)</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Tids- og aktivitetsplan iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 9.5.3 Planen skal afleveres i udkast senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelsen, der forventes af være den 15. september 2022. Derfor sættes aktivitetens frist til 45 kalenderdage efter denne dato. Bemærk at udkastet afleveres til Transportministeriet på den førstkomende hverdag. Udkastet drøftes med Transportministeriet og efterfølgende fremsendes endelig version af planen til ministeriet senest 75 kalenderdage efter kontraktindgåelsen.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Der er i Ydelsesspecifikationen angivet frister for såvel udkast som den endelige version af planen.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 10 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig aflevering af såvel udkast som endelig version af planen.</p>	31-10-2022 29-11-2022

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
1.3	<p>Tids- og aktivitetsplan (version nr. 3) (udkast) Tids- og aktivitetsplan (version nr. 3) (endelig)</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Tids- og aktivitetsplan iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 9.5.4 Planen skal afleveres i udkast senest 8 måneder inden driftsstart den 1. januar 2025. Udkastet drøftes med Transportministeriet og efterfølgende fremsendes en endelig version af planen til ministeriet senest 6 måneder inden driftsstart. Bemærk udkastet afleveres til Transportministeriet på den førstkommande hverdag.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Der er i Ydelsesspecifikationen angivet frister for såvel udkast som endelig version af planen.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 10 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig aflevering af såvel udkast som endelig version af planen.</p>	<p>30-04-2024 01-07-2024</p>
2	Sejlsplan, priser, befordringsbestemmelser, billetsalg og booking	
2.1	<p>Forslag til sejlsplan for første driftsår (i høring) Forslag til sejlsplan for første driftsår (til godkendelse)</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 2.3.1 skal rederiets forslag til sejlsplan fremsendes i høring til Samsø Kommune med en rimelig høringsfrist. Molslinjen foreslår 20 kalenderdage for behandlingen af den første sejlsplan i rederiets driftsperiode, hvilket giver en høringsfrist fredag den 30. august 2024, hvor Molslinjen forventer at kunne behandle Samsø Kommunes indstilling og fremsende sejlsplansudkastet til Transportministeriet, således at fristen den 1. september 2024 overholdes.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug er kun angivet for rederiets udarbejdelse (4 mandetimer) og interne behandling af sejlsplansudkastet (2 mandetimer), fremsendelse i høring samt fremsendelse til Transportministeriets godkendelse (2 mandetimer).</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 8 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig aflevering af sejlsplansudkast for Molslinjens første driftsår.</p>	<p>05-08-2024 30-08-2024</p>

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
2.2	<p>Godkendelse af sejlplan</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 2.3.2 træffer Transportministeriet afgørelse om godkendelse af sejlplanen.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetsens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Transportministeriets godkendelse af rederiets sejlplansudkast.</p>	30-09-2024
2.3	<p>Forslag til billetpriser</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 fremsender Transportministeriet maksimumspriser og maksimale gennemsnitspriser til rederiet senest 4 måneder inden driftsstart, dvs. senest den 31. august 2024. På baggrund af de fremsendte maksimumspriser og maksimale gennemsnitspriser udarbejder rederiet sit udkast til billetpriser for det første driftsår i kontraktperioden. Udkastet skal fremsendes til Transportministeriet senest 3. måneder inden driftsstart.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker rederiets udarbejdelse (6 mandetimer) og interne behandling af udkastet til billetpriser (2 mandetimer), samt fremsendelse til Transportministeriets godkendelse (1 mandetime).</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetsens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 9 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig aflevering af rederiets udkast til billetpriser.</p>	30-09-2024
2.4	<p>Godkendelse af billetpriser</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 3.4 træffer Transportministeriet afgørelse om godkendelse af rederiets udkast til billetpriser senest den 30. september 2024, da det ikke umiddelbart ser ud til at der for perioden fra driftsstart til udgangen af december 2025 er en særlig godkendelsesfrist for ministeriet.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetsens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Transportministeriets godkendelse af rederiets udkast til billetpriser.</p>	30-09-2024

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
2.5	<p>Forslag til befordringsbestemmelser</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. Ydelsesspecifikationens pkt. 6.3.2 skal Molslinjen udarbejde et sæt befordringsbestemmelser. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede et sæt befordringsbestemmelser, som er godkendt af Transportministeriet. Dette sæt befordringsbestemmelser forudsættes fortsat anvendt. Snarest muligt efter kontraktindgåelse vil rederiet fremsende anmodning til Transportministeriet om, at det allerede godkendte sæt befordringsbestemmelser fortsat anvendes på overfarten. Ressourceforbruget dækker således blot udarbejdelse og fremsendelse af anmodning.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktiviteten er ikke afhængig af andre aktiviteter udførelse og kan derfor gennemføres ved første mulige lejlighed.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af anmodning til Transportministeriet.</p>	30-09-2022
2.6	<p>Godkendelse af befordringsbestemmelser</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Se også aktivitet 2.5. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede et sæt befordringsbestemmelser, som er godkendt af Transportministeriet. Dette sæt befordringsbestemmelser forudsættes fortsat anvendt.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
2.7	<p>Detaljeret plan for implementering af booking- og salgssystem</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede et fuldt implementeret booking- og salgssystem, som er i drift.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 0 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
2.8	<p>Åbning for booking af billetter til første driftsår i Molslinjens driftsperiode</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Se også aktivitet 2.7. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede et fuldt implementeret booking- og salgssystem, som er i drift.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 0 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
3	Færger	
3.1	<p>Dokumentation af dispositionsret</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. aktivitet 3.1 i Ydelsesspecifikationens pkt. 9.6 skal Molslinjen dokumentere sin ret til at disponere over den tilbudte færge senest 15 kalenderdage efter kontraktindgåelsen, der forventes at være den 15. september 2022. Dokumentationen fremsendes i form af en underskrevet hensigtserklæring fra det valgte værft om, at man har til hensigt at indgå nybygningskontrakt med Molslinjen om levering af den tilbudte nybygning.</p> <p>Aktivitetsens ressourceforbrug dækker over rederiets udarbejdelse af udkast til hensigtserklæring (8 mandetimer) sammen med juridisk rådgiver, samt dialog med værft om erklæringens udformning og endelig undertegning (2 mandetimer). Endelig dækker ressourceforbruget over udarbejdelse af følgebrev til Transportministeriet samt fremsendelse af dokumentationen (1 mandetime).</p> <p>Manglende overholdelse af denne aktivitets frist er bodsgivende.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetsens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 11 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	30-09-2022

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
3.2	<p>Plan for fuld implementering af ISM Code</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede en fuldt implementeret ISM Code i rederiet.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 0 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
3.3	<p>Dokumentation af endelig nybygningskontrakt</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Molslinjen skal dokumentere, at der er indgået en endelig nybygningskontrakt med det valgte værft.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker således over udarbejdelse af passende uddrag af nybygningskontrakten (1 mandetime), som kan tjene som dokumentation, udarbejdelse af følgebrev til Transportministeriet (1 mandetime) og den endelige fremsendelse af dokumentationen.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Der vil efter aftale om betinget nybygningskontrakt er indgået skulle anvendes tid- og ressourcer på at få gennemgået alle detaljer ved kontrakten. Den skal ligeledes gennemgås af rederiets juridiske rådgivere inden den kan skrives endeligt under.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 2 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	31-12-2022
3.4	<p>Dokumentation af køllægning</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Molslinjen skal dokumentere, at der i nybygningsprojektet er blevet lagt køl. Denne dato vil være aftalt med værftet, derfor vil datoen for køllægningen være et estimat i nærværende tids- og aktivitetsplan og blive konkretiseret nærmere med den endelige dato i efterfølgende planer. Molslinjen vil forfatte et kort følgebrev og vedlægge et par billeder af selve køllægningen, der skal tjene som dokumentation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Følger af nybygningskontrakten.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	30-04-2023

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
3.5	<p>Dokumentation af levering fra værft</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Leveringsdatoen vil ligeledes være aftalt med værftet, derfor vil datoen for leveringen være et estimat i nærværende tids- og aktivitetsplan og blive konkretiseret nærmere med den endelige leveringsdato i efterfølgende planer. Molslinjen vil forfatte et kort følgebrev og vedlægge et par billeder af selve leveringshandlingen, der skal tjene som dokumentation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Følger af nybygningskontrakten.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	15-11-2024
3.6	<p>Dokumentation for at nybygningsprojektet er gennemført</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. aktivitet 3.6 i Ydelsesspecifikationens pkt. 9.6 skal Molslinjen dokumentere gennemførelsen af nybygningen af den tilbudte færge senest 30 kalenderdage før driftsstart. Bemærk at dokumentationen afleveres til Transportministeriet på den førstkommande hverdag. Nybygning vil efter levering blive sejlet hjem til Danmark, hvor Søfartsstyrelsen vil udstede alle flagstatscertifikater.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker således udarbejdelse af følgebrev med vedlagt kopi af de udstedte flagstatscertifikater, der skal tjene som dokumentation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktivitetens placering er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	02-12-2024

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
3.7	<p>Dokumentation for operationel indsættelse af nybygning</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Dokumentation for at Molslinjen er operationelt klar til indsættelse af færgen samt i besiddelse af de nødvendige tilladelser til at sejle med passagerer samt andre lovpligtige certifikater. Dokumentationen vil bestå af det komplette sæt af de påkrævede certifikater, som vil være komplet efter endt hovedsyn samt operationelt syn med Søfartsstyrelsen og klassifikationsselskabet.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker således udarbejdelse af følgebrev med vedlagt kopier af de ovennævnte påkrævede certifikater, der skal tjene som dokumentation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Så snart nybygningen er leveret fra værft vil der gå et samarbejde i gang med Søfartsstyrelsen og klassifikationsselskabet om tilladelser og godkendelser mv.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	12-12-2024
3.8	<p>Dokumentation for gennemført prøvesejlads</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Dokumentation for tilfredsstillende prøvesejlads på ruten og ved havneanløb med de nødvendige godkendelser er gennemført. Molslinjen vil forfatte en kort meddelelse om at prøvesejladsen er gennemført med tilfredsstillende resultat og henvise til at den endelige dokumentation vil forelægges i form af den endelige rapport (se aktivitet nr. 3.10).</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktiviteten forudsætter at alle tilladelser og godkendelser er på plads. Endvidere forudsætter aktiviteten at havneombygningerne er gennemført.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af meddelelse til Transportministeriet.</p>	13-12-2024
3.9	<p>Dokumentation for godkendelse af energikilde</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Molslinjen tilbyder en nybygget doubleender færg, der skal drives frem på el. El som fremdrivningsmiddel er allerede godkendt som anvendt energikilde af myndighederne.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
3.10	<p>Udarbejdelse af rapport fra prøvesejlads</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Der skal fremlægges en veldokumenteret prøvesejladsrapport, hvor den reelle effektbestemmelse for beregning af energiforbruget bl.a. skal dokumenteres, ved såvel maksimal hastighed som ved servicehastighed ved fuld dybgang og med servicetillæg for vind og bølger svarende til trin 4 på Beaufortskalaen.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker udarbejdelse af rapporten, samt udarbejdelse af følgebrev og fremsendelse af rapporten til Transportministeriet.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktiviteten placeres en uges tid efter den gennemførte prøvesejlads, så der er tid til at udarbejde rapporten</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 40 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af rapporten til Transportministeriet.</p>	20-12-2024
4	Havne	
4.1	<p>Udarbejdelse af plan for havneombygninger</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Iht. aktivitet 4.1 i Ydelsesspecifikationens pkt. 9.6 skal der fremlægges en fyldestgørende og detaljeret plan for de havneombygninger som Molslinjen vil foretage senest 45 kalenderdage efter kontraktindgåelsen, der forventes at være den 15. september 2022. Derfor sættes aktivitetens frist til 45 kalenderdage efter denne dato. Bemærk at planen afleveres til Transportministeriet på den førstkommande hverdag.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker 3-4 projektmøder med entreprenører (12 mandetimer), udarbejdelse af tegninger (40 mandetimer) og detaljering af tidsplan (8 mandetimer). Endvidere dækker ressourceforbruget møder med havneejere (4 mandetimer), hvor der i den forbindelse også indhentes erklæringer fra havneejere (se endvidere aktivitet nr. 4.2). Endelig dækker ressourceforbruget sammenskrivningen af den endelige fyldestgørende og detaljerede plan (8 mandetimer), samt udarbejdelse af følgebrev til Transportministeriet (1 mandetime).</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktiviteten placeres er givet af Ydelsesspecifikationens krav.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 73 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af planen til Transportministeriet.</p>	31-10-2022

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
4.2	<p>Indhentelse af erklæring fra havnene</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Se også aktivitet nr. 4.1. I forbindelse med udarbejdelse af den ovennævnte fyldestgørende og detaljerede plan for havneombygningerne vil der have været møder og dialog med havneejerne. I den forbindelse vil der blive indhentet erklæringer fra havneejerne, når planerne er endelige.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker således blot over udarbejdelse af følgebrev og vedlagt erklæringer fra havneejerne, der skal tjene som dokumentation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Erklæringer fra havneejerne vil blive fremsendt sammen med planen, jf. aktivitet 4.1.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af erklæringerne til Transportministeriet.</p>	31-10-2022
4.3	<p>Dokumentation for gennemførelse af havneombygninger</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Ombygningsarbejdene skal være færdiggjort inden rederiet skal udføre prøvesejladser med prøveanløb af havnene. Dokumentationen for at havneombygningerne er gennemført vil være det syn og den afleveringsforretning, der er beskrevet i aktivitet nr. 4.4. Den fremsendte dokumentation i aktivitet nr. 4.4 vil således også tjene som dokumentation for at ombygningsarbejderne er gennemført.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Færdiggørelsen skal lægge tidsmæssigt inden aktivitet nr. 3.8.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 0 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	12-12-2024

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
4.4	<p>Dokumentation for ibrugtagningstilladelse</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Se også aktivitet nr. 3.7 og nr. 4.3. I forbindelse med at ombygningsarbejderne er gennemført skal der foretages syn og afleveringsforretning, hvor der meddeles ibrugtagningstilladelse.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker over, at der sammen med et følgebrev enten udarbejdes et uddrag af afleveringsprotokollen eller at hele afleveringsprotokollen kan medsendes sammen med ibrugtagningstilladelsen alt efter, hvor omfangsrig protokollen er. Ibrugtagningstilladelsen og afleveringsprotokollen skal både dokumentere, at ombygningsarbejderne er gennemført (jf. aktivitet nr. 4.3) og at de må benyttes i drift.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Aktiviteten placeres i forbindelse med at foretages hovedsyn af myndighederne.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	12-12-2024

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
5	Organisation og uddannelse	
5.1	Organisation (Forberedelsesperiode)	
5.1.1	<p>Dokumentation for den etablerede projektorganisation</p> <p>Beskrivelse: Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, og da rederiet har mange igangværende udviklingsprojekter, vil rederiet trække på den eksisterende fuldt funktionsdygtige driftsorganisation. Der er – som også nævnt ovenfor – udpeget en kontaktperson, som vil agere som projektleder i forberedelsen og som fast kontaktperson mellem Molslinjen og Transportministeriet.</p> <p>Økonomidirektør Poul Jacobsen vil have det overordnede ansvar for projektorganisationen og har således den koordinerende rolle. Projektleder og kontaktperson, Kim Riis-Sørensen, refererer til Poul Jacobsen. Teknisk direktør Flemming Kristensen vil have det overordnede ansvar for nybygningsprojektet sammen med en til projektet tilknyttet maskinchef, Ole Berg Hansen, der har kontakten til skibsarkitekter og værfter. Rederiets operationelle chef, Hans-Henrik Simonsen, vil have det overordnede ansvar for havneombygningsdelen og forestå kontakt til entreprenører og havneejere. Kommerciel direktør Jesper Skovgaard vil have det overordnede ansvar for de kunderettede aktiviteter.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker udarbejdelse af en kortfattede præsentation af projektorganisationen samt fremsendelse af denne som dokumentation til Transportministeriet.</p> <p>Begrundelse for placering: Projektorganisationen er etableret og straks efter kontraktindgåelse vil dokumentationen fremsendes til Transportministeriet.</p> <p>Ressourceforbrug: 2 mandetimer</p> <p>Succeskriterium: Rettidig fremsendelse af organisationspræsentation til Transportministeriet.</p>	30-09-2022
5.2	Organisation (drift)	
5.2.1	<p>Organisationsbeskrivelse</p> <p>Beskrivelse: Aktiviteten skal give en beskrivelse af de nødvendige og hensigtsmæssige funktioner i en ny driftsorganisation samt forslag til bemanning (antal og kompetencer) af driftsorganisationens nøglefunktioner. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede en fuldt funktionsdygtig driftsorganisation.</p> <p>Begrundelse for placering: n/a</p> <p>Ressourceforbrug: n/a</p> <p>Succeskriterium: n/a</p>	n/a

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
5.2.2	<p>Dokumentation for rekruttering</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Dokumentation for at der er truffet fornødne aftaler om rekruttering af alt nøglepersonale til sejlads (herunder hele sikkerhedsbesætningen) og landbaseret drift. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede fuldt ud det fornødne personale såvel om bord som i land. Der påtænkes således ikke yderligere rekruttering.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
5.2.3	<p>Fuld funktionsdygtig driftsorganisation</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede en fuldt funktionsdygtig driftsorganisation.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
5.3	<i>Uddannelse</i>	
5.3.1	<p>Rekrutterings- og uddannelsesplan</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Detaljeret rekrutterings- og uddannelsesplan med oplysninger om, hvilke typer af personale der planlægges rekrutteret, forventet tidspunkt for rekruttering og uddannelse-/opkvalificeringsplaner for personalet. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, har rederiet allerede fuldt ud det fornødne personale såvel om bord som i land. Der påtænkes således ikke yderligere rekruttering.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
5.3.2	<p>Dokumentation for gennemført lodsuddannelse</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Indsendelse af dokumentation for at lodsuddannelse om bord er påbegyndt. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, behøves der ikke yderligere lodsuddannelse. De eksisterende besætninger er fuldt kvalificerede.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
5.3.3	<p>Dokumentation for sikkerhedsuddannelse</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Indsendelse af dokumentation for at sikkerhedsuddannelse om bord er gennemført. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, behøves der blot den skibsspecifikke sikkerhedsuddannelse.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker udarbejdelse af følgebrev samt vedlagt kopi af besætningens opnåede sikkerhedsbeviser.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Den skibsspecifikke sikkerhedsuddannelse vil finde sted fra skibet er blevet leveret og frem til driftsstart. Dokumentation vil kunne fremsendes efter at det operationelle syn ligeledes er afsluttet (se også aktivitet nr. 3.7 samt aktivitet nr. 5.3.4).</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 1 mandetime</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Rettidig fremsendelse af dokumentationen til Transportministeriet.</p>	12-12-2024

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
5.3.4	<p>Personalecertificering</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Se også aktivitet nr. 5.3.3. Dokumentation for at sikkerhedsbesætningen er certificeret i overensstemmelse med gældende regler. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, behøves der blot certificering ift. den skibsspecifikke sikkerhedsuddannelse.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Personalecertificeringen er et resultat af den gennemførte skibsspecifikke sikkerhedsuddannelse, og vil således dokumentere at såvel aktivitet nr. 5.3.3 som aktivitet nr. 5.3.4 er gennemført.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 0 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	12-12-2024
6	Administrative systemer, rapportering og koordination	
6.1	<i>Administrative systemer</i>	
6.1.1	<p>Administrative systemer i operationel drift.</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Administrative systemer er klar til operationel drift. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, er de administrative systemer allerede i operationel drift.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a
6.1.2	<p>Månedlig regularitet</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Fremlæggelse af oplæg til format for samlet oversigt over de månedlige ankomstregistreringer. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, leveres der allerede månedlige opgørelser med registrering af den nuværende færges ankomst- og afgangstider. Dette påtænkes fortsat som hidtil.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
6.2	<i>Rapportering</i>	
	Månedlige trafiktal	n/a
6.2.1	<p><u>Beskrivelse:</u> Aktiviteter i forbindelse med rapporter til Transportministeriet. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, leveres der allerede månedlige opgørelser med trafikdata for overfarten. Dette påtænkes fortsat som hidtil.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	
6.3	<i>Koordination</i>	
	Kundetilfredshedsundersøgelser	30-09-2022
6.3.1	<p><u>Beskrivelse:</u> Påbegyndelse af samarbejde med Transportministeriet for at fastlægge gennemførelse, metode og fokus af kundetilfredshedsmålingerne. I den forbindelse vil Molslinjen opfylde de beskrevne krav til kundetilfredshedsmålingerne, der er angivet i udbudsmaterialet. Molslinjen påtænker at lægge op til, at der tages udgangspunkt i det format, som kendes fra den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm med de mindre justeringer og tilpasninger, der måtte være nødvendige for Samsø.</p> <p>Aktivitetens ressourceforbrug dækker 1-2 projektmøder med hhv. Transportministeriet (4 mandetimer) og den eller de analyseinstitutter, som Molslinjen påtænker at anvende til opgaven (4 mandetimer). Endvidere dækker ressourceforbruget udarbejdelse af forslag (8 mandetimer) samt fremsendelse af forslag til Transportministeriet (1 mandetime). Endelig dækker ressourceforbruget et opfølgende møde med Transportministeriet (2 mandetimer) samt udarbejdelse af det endelige oplæg (4 mandetimer), som fremsendes til Transportministeriets endelige godkendelse (1 mandetime).</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> Dette samarbejde kan igangsættes umiddelbart efter kontraktindgåelse.</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> 24 mandetimer</p> <p><u>Succeskriterium:</u> Enighed om gennemførelse, metode og fokus for kundetilfredshedsmålinger på overfarten.</p>	

Tids- og aktivitetsplan (version nr. 1)		
Nr.	Aktivitet	Frist
6.3.2	<p>Samarbejdsaftale med eksisterende operatør</p> <p><u>Beskrivelse:</u> Fremlæggelse af endelig samlet aftale for Molslinjens samarbejde med den eksisterende operatør frem til og med driftsstart, herunder den praktiske tilrettelæggelse af driftsstarten i forhold til billetsalg med videre. Da Molslinjen på nuværende tidspunkt er operatør af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, behøves en sådan samarbejdsaftale ikke. Driften forsætter blot som hidtil.</p> <p><u>Begrundelse for placering:</u> n/a</p> <p><u>Ressourceforbrug:</u> n/a</p> <p><u>Succeskriterium:</u> n/a</p>	n/a

Molslinjen vil løbende følge op på aktiviteterne i forberedelsesperioden og måle fremdriften i forhold til den til enhver tid gældende tids- og aktivitetsplan. Molslinjen vil holde Transportministeriet underrettet om alle væsentlige forhold om status og forløb af arbejdet i forberedelsesperioden, herunder også med en statusrapport forud for de aftalte faste opfølgingsmøder. Rederiet vil desuden straks underrette Transportministeriet om ethvert forhold i forberedelsesperioden, som vil kunne være en trussel mod Molslinjens mulighed for at opfylde kontrakten og overholde rettidig driftsstart.

Molslinjen vil sikre, at der igennem hele forberedelsesperioden fremsendes kopi til Transportministeriet af al væsentlig korrespondance med offentlige myndigheder.

For væsentlige aktiviteter, der skal udføres af tredjemand, vil rederiet senest 7 kalenderdage efter indgåelse af aftaler med tredjemand fremsende dokumentation for en sådan aftale til Transportministeriet.

Øvrige forhold

Molslinjen vil sikre arbejdere sædvanlige løn- og arbejdsvilkår, idet ansatte hos rederiet såvel som hos eventuelle underleverandører, som medvirker til at opfylde kontrakten, er sikret løn (herunder særlige ydelser), arbejdstid og andre arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for arbejde af samme art i henhold til en kollektiv overenskomst indgået af de inden for det pågældende faglige område mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark, og som gælder på hele det danske område.

Molslinjen vil endvidere sikre, at mindst 2 af de årsværk, der hvert kalenderår anvendes til at opfylde kontrakten, besættes med elever og/eller praktikanter.

D. Tilbudsliste

Nærværende tilbudsliste følger af skabelonen i udbudsmaterialets bilag 6, hvor det i tabel angives hvor store emissionerne af hhv. CO₂, NO_x, SO_x og PM_{2,5}, der vil blive udledt med sejladser efter den tilbudte principsejlsplan.

Da Molslinjen har valgt el som drivmiddel, skal rederiet iht. udbudsbetingelserne anvende 200% metoden i Energinets miljødeklaration for strøm fra det danske el-net for 2020 til at beregne emissionerne. Det skal i den forbindelse bemærkes, at såvel 125%-metoden som 200%-metoden i Energinets miljødeklaration for strøm fra det danske el-net for 2020 blot angiver udledningen af SO₂ og dermed ikke udledningen af øvrige svovlilte-forbindelser.

Molslinjen tilbyder således en besejling af den samfundsbegrundede færgebetjening af Ballen-Kalundborg, hvor emissionerne reduceres til følgende:

Stof	Energinet 200%-metoden (g/kWh)	Emission (kg)
CO ₂	140,00	864.957,1
NO _x	0,21	1.297,4
SO ₂	0,04	247,1
PM _{2,5}	0,02	123,6

E. ESPD

ESPD (*European Single Procurement Document*) er et fælles europæisk udbudsdokument og skal fungere som en egenerklæring for virksomheder, som ønsker at deltage i offentlige udbud.

Med dokumentet erklærer Molslinjen, at:

- rederiet ikke er omfattet af en situation, der udelukker det fra at deltage i udbuddet,
- rederiet opfylder de relevante mindstekrav til egnethed, der gør det i stand til at deltage i udbuddet, og
- rederiet opfylder de kriterier, der er opstillet for at begrænse antallet af ansøgere, som opfordres til at afgive tilbud.

Udfyldt ESPD er vedlagt i bilag E.1.

F. Økonomisk og finansiel kapacitet

Molslinjen skal hermed oplyse, at rederiet opfylder såvel de økonomisk som de finansielle krav, der er stillet af Transportministeriet til deltagelse i udbuddet i udbudsbekendtgørelsens pkt. III. 1).

Økonomiske forhold

Molslinjen har haft følgende nettoomsætning de seneste tre tilgængelige regnskabsår:

- 2021: DKK 1.808,6 mio. (heraf er DKK 203,6 mio. fra cateringsalg)
- 2020: DKK 1.613,0 mio. (heraf er DKK 158,7 mio. fra cateringsalg)
- 2019: DKK 1.902,1 mio. (heraf er DKK 223,4 mio. fra cateringsalg)

Det ses heraf, at nettoomsætningen hvert år i de seneste tre tilgængelige regnskabsår har ligget godt over mindstekravet på DKK 50 mio. Endvidere udgør cateringomsætningen en mindre del af den samlede nettoomsætning, således at den rederispecifikke omsætning også ses at ligge godt over DKK 10 mio. for hvert af de tre regnskabsår. Helt konkret har Molslinjen haft følgende rederispecifikke omsætning de seneste tretilgængelige regnskabsår:

- 2021: DKK 1.605,0 mio.
- 2020: DKK 1.454,4 mio.
- 2019: DKK 1.678,7 mio.

Molslinjen har haft følgende egenkapital de seneste tre tilgængelige regnskabsår:

- 2021: DKK 5.553,5 mio.
- 2020: DKK 1.074,3 mio.
- 2019: DKK 884,3 mio.

Det ses heraf, at rederiet de seneste tre regnskabsår har haft positiv egenkapital, der ligeledes er et mindstekrav.

Finansielle forhold

Molslinjens bankforbindelse, Jyske Bank, vil agere garantistiller for rederiet i forbindelse med udførelsen af samtlige krav i nærværende besejlingskontrakt og er parat til at udstede anfordringsgaranti på DKK 20 mio.

Der vedlægges et tilsagnsbrev fra Jyske Bank dateret den 3. august 2022 i bilag F.1 som dokumentation.

Andre enheders formåen

Molslinjen baserer sig udelukkende på rederiets egen økonomiske og finansielle formåen i løsningen af den tilbudte ydelse i nærværende tilbud.



MOLSLINJEN

Bilag C.1

**vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af Ballen-Kalundborg**

Principsejlsplan

Antal enkeltrejser pr. rute pr. skib, Samsølinjen - Principsejlsplan 2025 - Udkast

Måned	EF	AL	AFL	I alt	Kapacitetsdage	
	BA-KB/KB-BA			BA-KB/KB-BA	HØJ	LAV
Januar	186	0	0	186	0	31
Februar	168	0	0	168	0	28
Marts	186	0	0	186	0	31
April	190	0	0	190	5	25
Maj	186	0	0	186	0	31
Juni	180	0	0	180	0	30
Juli	228	0	0	228	21	10
August	212	0	0	212	13	18
September	180	0	0	180	0	30
Oktober	186	0	0	186	0	31
November	180	0	0	180	0	30
December	188	0	0	188	1	30
I alt	2.270	0	0	2.270	40	325

Minimumskrav 40 325

EF
EF

- = Nybygget elfærge
- = Nybygget elfærge (ekstra tur for egen regning)

Januar

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				Modul 6			
		Hverdage		Lær, selv og fællesligt		Hverdage		Lær, selv og fællesligt		Hverdage		Lær, selv og fællesligt		Hverdage		Lær, selv og fællesligt		Hverdage		Lær, selv og fællesligt					
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	H&U	LAV
Ankomst		08:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55				
Afgang		08:00	08:45	08:00	08:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	18:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15				
Uge 1	on	01-01-2025			EF	LF					EF	EF			EF	EF							0	1	
	to	02-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	fr	03-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	so	04-01-2025			EF	LF			EF	EF					EF	EF							0	1	
	so	04-01-2025			EF	LF					EF	EF			EF	EF							0	1	
Uge 2	ma	06-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	ti	07-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	on	08-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	to	09-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	fr	10-01-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF							0	1	
	so	11-01-2025			EF	EF			EF	EF					EF	EF							0	1	
	so	12-01-2025			EF	EF					EF	EF			EF	EF							0	1	
Uge 3	ma	13-01-2025	LF	LF	EF	EF					EF	LF			LF	LF							0	1	
	ti	14-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	on	15-01-2025	LF	LF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	to	16-01-2025	EF	EF							EF	LF			LF	LF							0	1	
	fr	17-01-2025	EF	EF							EF	EF			LF	LF							0	1	
	so	18-01-2025			EF	EF			EF	EF					EF	EF							0	1	
	so	19-01-2025			EF	EF					EF	LF			EF	LF							0	1	
Uge 4	ma	20-01-2025	EF	EF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	ti	21-01-2025	EF	EF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	on	22-01-2025	EF	EF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	to	23-01-2025	EF	EF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	fr	24-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	so	25-01-2025			EF	LF			EF	EF					EF	LF							0	1	
	so	26-01-2025			EF	LF					EF	LF			EF	LF							0	1	
Uge 5	ma	27-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	ti	28-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	on	29-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	to	30-01-2025	LF	LF							EF	LF			EF	LF							0	1	
	fr	31-01-2025	EF	EF							EF	LF			EF	LF							0	1	
																						0	31		

Februar

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6			
		Hverdags		Lør- søn- og helligdage		Hverdags		Lør- søn- og helligdage		Hverdags		Lør- søn- og helligdage		Hverdags		Lør- søn- og helligdage							
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB		
Afgang		06:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55		
Ankomst		08:00	09:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15		
Uge 5	so	01-02-2023																					
	so	03-02-2023																					
Uge 6	ma	04-02-2023																					
	ti	05-02-2023																					
	on	06-02-2023																					
	to	07-02-2023																					
	fr	08-02-2023																					
	so	09-02-2023																					
Uge 7	ma	10-02-2023																					
	ti	11-02-2023																					
	on	12-02-2023																					
	to	13-02-2023																					
	fr	14-02-2023																					
	so	15-02-2023																					
Uge 8	ma	16-02-2023																					
	ti	17-02-2023																					
	on	18-02-2023																					
	to	19-02-2023																					
	fr	20-02-2023																					
	so	21-02-2023																					
Uge 9	ma	22-02-2023																					
	ti	23-02-2023																					
	on	24-02-2023																					
	to	25-02-2023																					
	fr	26-02-2023																					
	so	27-02-2023																					
	ma	28-02-2023																					
																				0	28		

Mark

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				Modul 6			
		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage					
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB		
Ankomst		08:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55				
Afgang		08:50	09:45	09:50	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15	H&U	LAV		
Uge 9	sa	01-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
	so	02-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
Uge 10	ma	03-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	ti	04-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	on	05-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	to	06-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	fr	07-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	sa	08-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
	so	09-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
Uge 11	ma	10-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	ti	11-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	on	12-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	to	13-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	fr	14-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	sa	15-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
	so	16-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
Uge 12	ma	17-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	ti	18-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	on	19-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	to	20-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	fr	21-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	sa	22-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
	so	23-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
Uge 13	ma	24-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	ti	25-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	on	26-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	to	27-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	fr	28-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
	sa	29-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
	so	30-03-2025			LF	CF			LF	CF				LF	CF							0	1		
Uge 14	ma	31-03-2025	LF	CF					LF	CF				LF	CF							0	1		
																						0	31		

Aeril

Uge	Dag	Afgang	Ankomst	Modul 1		Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6		HBU	LAV	
				Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage						
				BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB					
		06:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55			
		06:00	08:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15			
Uge 14	ti	01-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1	
	on	02-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	to	03-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	fr	04-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	sa	05-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
	so	06-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
Uge 15	ma	07-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	ti	08-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	on	09-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	to	10-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	fr	11-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	sa	12-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
	so	13-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
Uge 16	ma	14-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	ti	15-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	on	16-04-2025	EF	EF			EF	EF		EF	EF			EF	EF								1	0
	to	17-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF		EF	EF					1	0
	fr	18-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF		EF	EF					0	1
	sa	19-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF		EF	EF					1	0
	so	20-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF		EF	EF					1	0
Uge 17	ma	21-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF		EF	EF					1	0
	ti	22-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	on	23-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	to	24-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	fr	25-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	sa	26-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
	so	27-04-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF								0	1
Uge 18	ma	28-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	ti	29-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
	on	30-04-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1
																						8	23	

581

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6				
		Hverdage		Lær, sem- og helligdage		Hverdage		Lær, sem- og helligdage		Hverdage		Lær, sem- og helligdage		Hverdage		Lær, sem- og helligdage		Hverdage		Lær, sem- og helligdage				
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	
Afgang		08:45	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	18:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55			
Ankomst		08:00	09:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15	HSU	LAV	
Uge 18	to	01-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF						0	1	
	fr	02-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	sa	03-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	so	04-05-2025			EF	EF									EF	EF								0
Uge 19	ma	05-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	ti	06-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	on	07-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	to	08-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF								0
Uge 20	fr	09-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	sa	10-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	so	11-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	ma	12-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
Uge 21	ti	13-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	on	14-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	to	15-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	fr	16-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
Uge 22	sa	17-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	so	18-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	ma	19-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	ti	20-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
Uge 23	on	21-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	to	22-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	fr	23-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	sa	24-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
Uge 24	so	25-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
	ma	26-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	ti	27-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	on	28-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
Uge 25	to	29-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	fr	30-05-2025	EF	EF						EF	EF				EF	EF							0	1
	sa	31-05-2025			EF	EF									EF	EF							0	1
																							0	31

Juni

	Modul 1		Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6		HØJ	LAV					
	Hverdage		Lør., søn- og helligdage		Hverdage		Lør., søn- og helligdage		Hverdage		Lør., søn- og helligdage		Hverdage		Lør., søn- og helligdage										
	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB									
	Ankomst		06:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55			
	Afgang		06:00	09:45	08:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	18:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15			
Uge 22	so	01-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF							0	1		
Uge 23	ma	02-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF								0	1	
	ti	03-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 24	on	04-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	to	05-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 25	fr	06-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	so	07-06-2025			EF	EF			EF	EF				EF	EF									0	1
Uge 26	ma	08-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
	ti	09-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 27	on	10-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	to	11-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 28	fr	12-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	so	13-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 29	ma	14-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
	ti	15-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 30	on	16-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	to	17-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 31	fr	18-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	so	19-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 32	ma	20-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	ti	21-06-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 33	on	22-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	to	23-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 34	fr	24-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	so	25-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 35	ma	26-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	ti	27-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 36	on	28-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	to	29-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
Uge 37	fr	30-06-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF									0	1
	so	01-07-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF									0	1
																							0	30	



	Afgang	Modul 1		Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6		Høj	LAV				
		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage		Hverdage		Lør- søn- og helligdage									
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB								
	Ankomst	06:00	06:25	07:40	08:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	23:10	01:55				
Uge 27	ti	01-07-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF							0	1	
	on	02-07-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF								0	1
	to	03-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	fr	04-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	lø	05-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
	so	06-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
Uge 28	ma	07-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	ti	08-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	on	09-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	to	10-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	fr	11-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	lø	12-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
	so	13-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
Uge 29	ma	14-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	ti	15-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	on	16-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	to	17-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	fr	18-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	lø	19-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
	so	20-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
Uge 30	ma	21-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	ti	22-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	on	23-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	to	24-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	fr	25-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	lø	26-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
	so	27-07-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF						1	0
Uge 31	ma	28-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
	ti	29-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	on	30-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								0	1
	to	31-07-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF								1	0
																							21	10	

August

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				Modul 6				
		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage		Hverdage		Lø- søn- og helligdage						
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	
Afgang		08:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55					
Ankomst		08:00	08:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	00:30	03:15	HSU	LAV			
Uge 31	fr	01-08-2025	EF	EF		EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0	
	so	02-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
Uge 32	so	03-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
	ma	04-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	ti	05-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	on	06-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	to	07-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	fr	08-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	so	09-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
Uge 33	so	10-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
	ma	11-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	ti	12-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	on	13-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	to	14-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	fr	15-08-2025	EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF									1	0
	so	16-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
Uge 34	so	17-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							1	0
	ma	18-08-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF										0	1
	ti	19-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	on	20-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	to	21-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	fr	22-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	so	23-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							0	1
Uge 35	so	24-08-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF										0	1
	ma	25-08-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF										0	1
	ti	26-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	on	27-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	to	28-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	fr	29-08-2025	EF	EF							EF	EF			EF	EF									0	1
	so	30-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							0	1
so	31-08-2025			EF	EF			EF	EF			EF	EF			EF	EF							0	1	
																						13	18			

September

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				Modul 6							
		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage		Hvertdage		Lør. søn. og helligdage					
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	H&L	LAV
Åbning		08:40	09:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55								
Afskomst		08:00	09:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	15:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15								
Uge 36	ma	01-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	ti	02-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	on	03-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	to	04-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	fr	05-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	se	06-09-2023		EF	EF			EF	EF					EF	EF												0	1	
	so	07-09-2023		EF	EF					EF	EF			EF	EF												0	1	
Uge 37	ma	08-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	ti	09-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	on	10-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	to	11-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	fr	12-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	se	13-09-2023		EF	EF			EF	EF					EF	EF												0	1	
	so	14-09-2023		EF	EF					EF	EF			EF	EF												0	1	
Uge 38	ma	15-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	ti	16-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	on	17-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	to	18-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	fr	19-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	se	20-09-2023		EF	EF			EF	EF					EF	EF												0	1	
	so	21-09-2023		EF	EF					EF	EF			EF	EF												0	1	
Uge 39	ma	22-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	ti	23-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	on	24-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	to	25-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	fr	26-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	se	27-09-2023		EF	EF			EF	EF					EF	EF												0	1	
	so	28-09-2023		EF	EF					EF	EF			EF	EF												0	1	
Uge 40	ma	29-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
	ti	30-09-2023	EF	EF						EF	EF			EF	EF												0	1	
																										0	30		

Oktober

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5		Modul 6			
		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage							
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB		
Ankomst:		08:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55		
Afgang:		08:00	08:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15		
Uge 40	on	01-10-2025	EF	EF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	to	02-10-2025	EF	CF							EF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 41	ti	03-10-2025	EF	CF							EF	CF			CF	CF					0	1	
	so	04-10-2025			CF	CF			EF	CF					CF	CF					0	1	
Uge 41	so	05-10-2025			CF	CF					CF	CF			CF	CF					0	1	
	ma	06-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 42	ti	07-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	on	08-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 42	to	09-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	fr	10-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 42	so	11-10-2025			CF	CF			CF	CF					CF	CF					0	1	
	so	12-10-2025			CF	CF					CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 42	ma	13-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	ti	14-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 43	on	15-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	to	16-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 43	fr	17-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	so	18-10-2025			CF	CF			EF	CF					CF	CF					0	1	
Uge 43	so	19-10-2025			CF	CF					CF	CF			CF	CF					0	1	
	ma	20-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 43	ti	21-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	on	22-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 44	to	23-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	fr	24-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 44	so	25-10-2025			CF	CF			EF	CF					CF	CF					0	1	
	so	26-10-2025			CF	CF					CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 44	ma	27-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	ti	28-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 44	on	29-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
	to	30-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
Uge 44	fr	31-10-2025	EF	CF							CF	CF			CF	CF					0	1	
																					0	31	

November

	Afgang	Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				HØJ	LAV
		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage		Hverdage		Lør, søn- og helligdage			
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB		
	Ankomst	08:00	08:45	09:00	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	18:25	14:40	18:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	00:10	01:55		
Uge 44	so	01-11-2025		EF	EF			EF	EF					EF	EF						0	1	
	so	02-11-2025		EF	EF					EF	EF			EF	EF							0	1
Uge 45	ma	03-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	ti	04-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	on	05-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	to	06-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	fr	07-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	lø	08-11-2025			EF	EF			EF	EF				EF	EF							0	1
	so	09-11-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF							0	1
Uge 46	ma	10-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	ti	11-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	on	12-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	to	13-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	fr	14-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	lø	15-11-2025			EF	EF			EF	EF				EF	EF							0	1
	so	16-11-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF							0	1
Uge 47	ma	17-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	ti	18-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	on	19-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	to	20-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	fr	21-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	lø	22-11-2025			EF	EF			EF	EF				EF	EF							0	1
	so	23-11-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF							0	1
Uge 48	ma	24-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	ti	25-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	on	26-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	to	27-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	fr	28-11-2025	EF	EF						EF	EF			EF	EF							0	1
	lø	29-11-2025			EF	EF			EF	EF				EF	EF							0	1
	so	30-11-2025			EF	EF				EF	EF			EF	EF							0	1
																						0	30

December

		Modul 1				Modul 2				Modul 3				Modul 4				Modul 5				Modul 6					
		Hverdag		Lør. søn- og helligdage		Hverdag		Lør. søn- og helligdage		Hverdag		Lør. søn- og helligdage		Hverdag		Lør. søn- og helligdage		Hverdag		Lør. søn- og helligdage							
		BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB	BA	KB		
Afgang		08:40	08:25	07:40	09:25	10:10	11:55	11:10	12:55	13:40	15:25	14:40	16:25	17:10	18:55	18:10	19:55	20:40	22:25	23:45	00:10	01:55					
Ankomst		08:00	09:45	09:00	10:45	11:30	13:15	12:30	14:15	15:00	16:45	16:00	17:45	18:30	20:15	19:30	21:15	22:00	23:45	01:30	03:15			Høj	LAV		
Uge 49	ma	01-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	t	02-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	on	03-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	to	04-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	fr	05-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
Uge 50	so	06-12-2025			LF	LF			CF	CF			CF	CF									0	1			
	ma	07-12-2025			LF	LF			CF	CF			CF	CF									0	1			
	t	08-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	on	09-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	to	10-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
Uge 51	fr	11-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	so	12-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	ma	13-12-2025			EF	EF			CF	CF			EF	EF									0	1			
	t	14-12-2025			EF	EF			CF	CF			EF	EF									0	1			
	on	15-12-2025	EF	EF					CF	LF			CF	LF									0	1			
Uge 52	to	16-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	fr	17-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	so	18-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	ma	19-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	t	20-12-2025			CF	CF			CF	CF			CF	CF									0	1			
Uge 1	on	21-12-2025			CF	CF			CF	CF			CF	CF									0	1			
	to	22-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	fr	23-12-2025	EF	EF			LF	LF	EF	EF			EF	EF									1	0			
	so	24-12-2025	EF	EF			LF	LF	EF	EF			EF	EF									0	1			
	ma	25-12-2025			EF	EF			CF	LF			EF	EF									0	1			
Uge 1	t	26-12-2025			EF	EF			CF	LF			EF	EF									0	1			
	on	27-12-2025			EF	EF			CF	LF			EF	EF									0	1			
	to	28-12-2025			EF	EF			CF	LF			EF	EF									0	1			
	ma	29-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
Uge 1	t	30-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
	on	31-12-2025	EF	EF					CF	LF			EF	EF									0	1			
																						1	30				

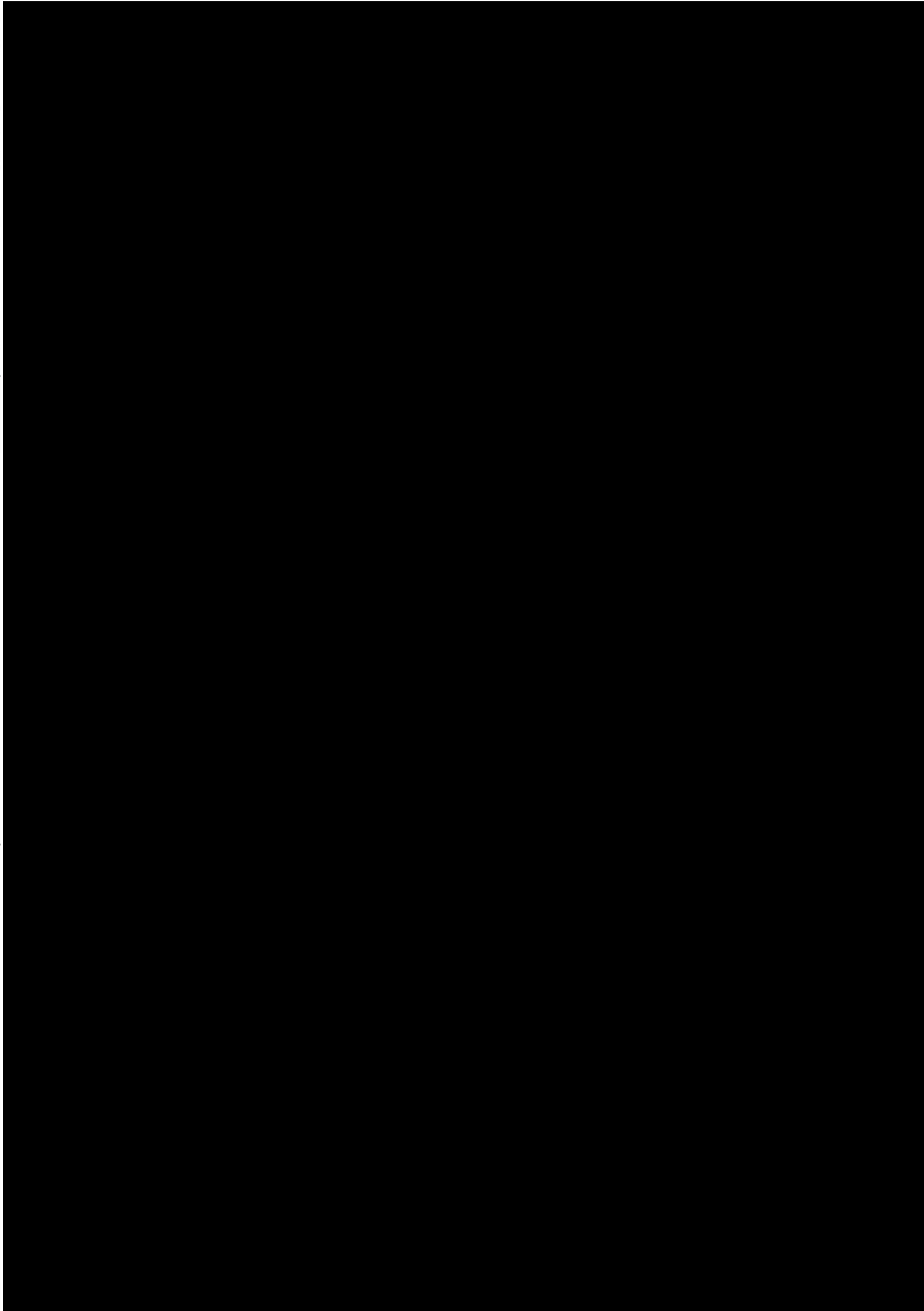


MOLSLINJEN

Bilag C.2

**vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af Ballen-Kalundborg**

Projekttegning inkl. stuvningsplan





MOLSLINJEN

Bilag C.3

**vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af Ballen-Kalundborg**

Stabilitetsinformation

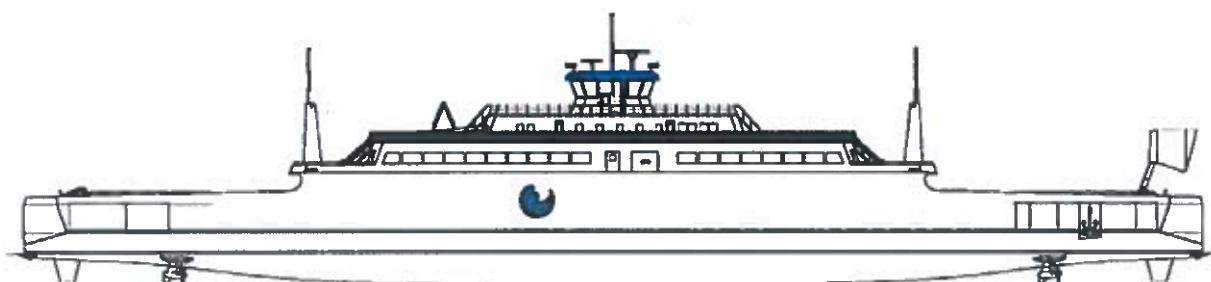
STABILITY INFORMATION

for

600 Passengers and 120 cars Ro-Ro Ferry

for

Domestic services in Danish waters



200480.0135.03

Date 02.11.2021

Sign PHL



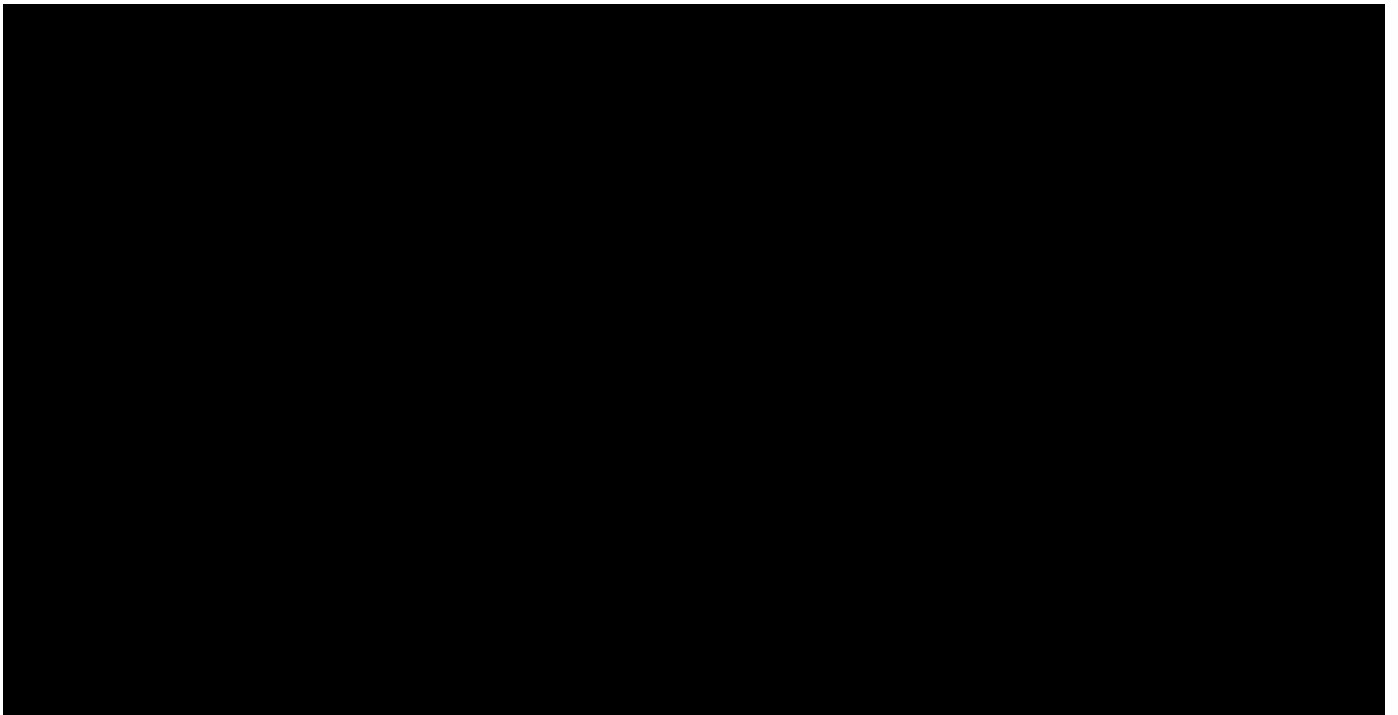
4. LOADING CONDITIONS



OSK-SHIPTECH A/S
NAPA/D/LD/210312
N200480/K
N200480

MOLSLINJEN
SUMMARY OF
LOADING CONDITIONS

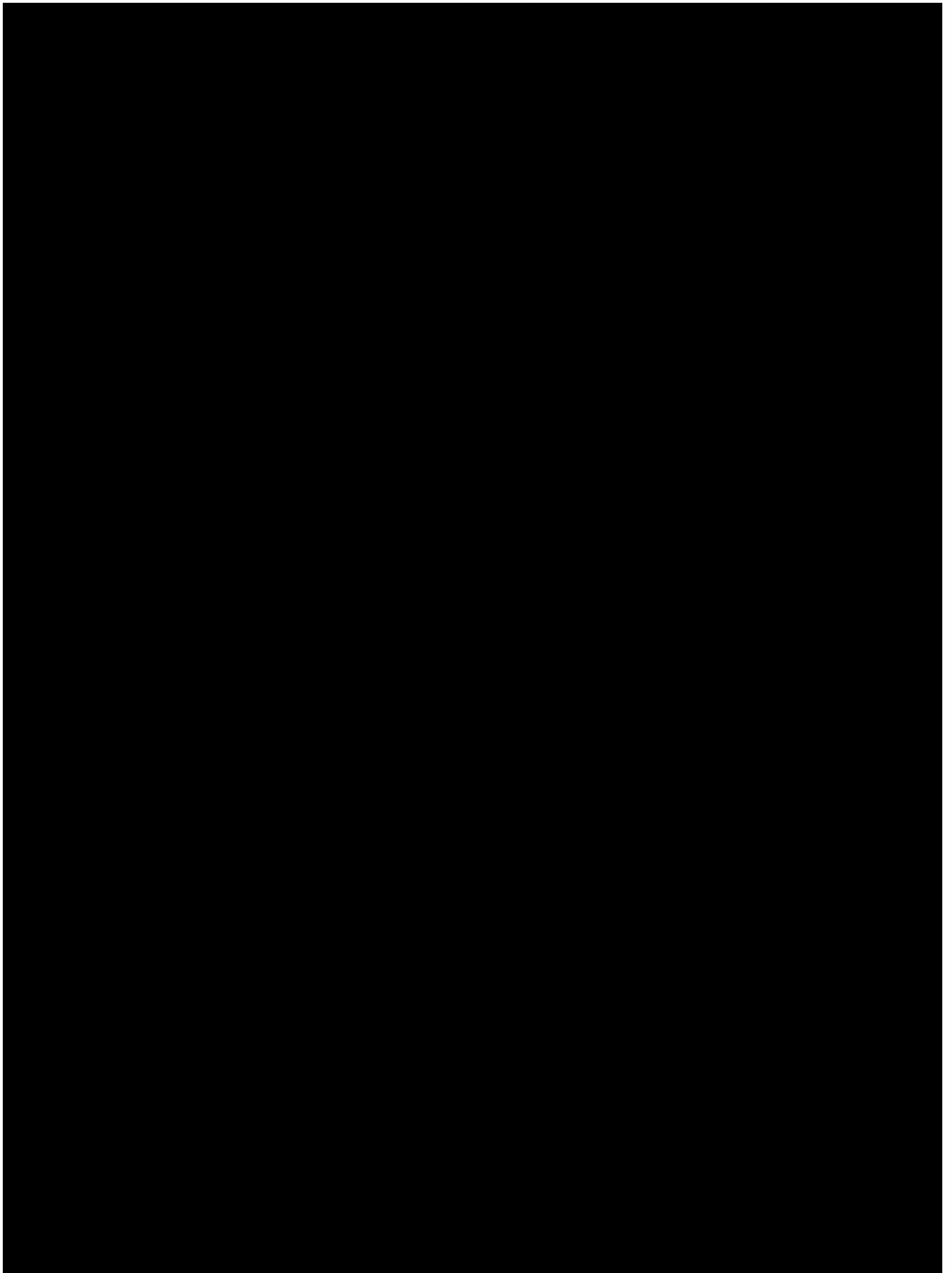
DATE 2021-11-03
TIME 14:25
USER PHL
Page 4-2



OSK-SHIPTECH A/S
NAPA/D/LD/210312
N200480/K
N200480

MOLS_LINJEN
CONDITION LC07
INTACT STABILITY

DATE 2021-11-03
TIME 14:45
USER PHL
Page 4-38



LIGHT SHIP AND DEAD WEIGHT





MOLSLINJEN

Bilag E.1

**vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af Ballen-Kalundborg**

Udfyldt ESPD



Bilag E.1 til bilag 5 Operatørens tilbud er ikke en del af kontraktgrundlaget.

Bilag E.1 består af Operatørens indsendte ESPD, som indeholder person- og firmaoplysninger til brug for gennemførelsen af udbuddet.



MOLSLINJEN

Bilag F.1

**vedrørende den samfundsbegrundede
færgebetjening af Ballen-Kalundborg**

Tilsagnsbrev fra Jyske Bank



Bilag F.1 til bilag 5 Operatørens tilbud er ikke en del af kontraktgrundlaget.

Bilag F.1 består af Operatørens indsendte dokumentation for, at en bank vil udstede en anfordringsgaranti. Dokumentationen blev anvendt i forbindelse med gennemførelsen af udbuddet.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00
trm@trm.dk
www.trm.dk