

AVTALE
om
utførelse av persontransport med tog som offentlig
tjeneste i 2012-2017 "TRAFIKKAVTALEN"

mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

1	Partene.....	5
2	Definisjoner.....	6
3	Formål med den offentlige tjenesteforpliktelsen og Trafikkavtalen	8
4	Avtalens varighet	9
5	Trafikkavtalens dokumenter. Tolkningsprinsipper.....	10
6	Forbehold om Stortingets samtykke.....	11
7	Partenes representanter og meddelelser	12
8	Leverandørens plikter	13
8.1	Plikt til å utføre persontransport.....	13
8.2	Plikt i forhold til lover og forskrifter	13
8.3	Plikt til å inngå avtaler	13
8.4	Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre berørte og plikter i forhold til et sammenhengende transportsystem.....	13
8.5	Plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet.....	14
8.5.1	Generelle plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet	14
8.5.2	Tilgjengelighetsplan	14
8.5.3	Samhandling med organisasjoner m.m.	14
8.5.4	Salgs-, billetterings- og informasjonssystemer	14
8.5.5	Rullende materiell.....	15
8.5.6	Assistanse, opplæring og service.....	15
8.6	Plikter i forhold til trafikkytelsen	15
8.6.1	Generelle plikter i forhold til trafikkytelsen.....	15
8.6.2	Rutetilbud.....	16
8.6.2.1	Generelle plikter i forhold til rutetilbudet og krav til setekapasitet.....	16
8.6.2.2	Nattog	16
8.6.2.3	Matetrafikk	16
8.6.2.4	Fjerntrafikk	16
8.6.2.5	Regiontrafikk.....	17
8.6.2.6	InterCity-trafikk	17
8.6.2.7	Nærtrafikk	17
8.6.2.8	Annen trafikk.....	17
8.6.3	Plikter i forhold til pålitelighet.....	18
8.6.3.1	Punktlighet	18
8.6.3.2	Regularitet.....	18
8.6.3.3	Operatørvhengige forsinkelsestimer	18
8.6.3.4	Kundeinformasjon og alternativ transport.....	18
8.6.4	Trygghet.....	19
8.7	Plikter i forhold til rullende materiell	19
8.7.1	Grunnleggende krav	19
8.7.2	Operative krav til materiell	19
8.7.3	Krav til oppgraderinger av materiell.....	19
8.7.4	Krav til nyanskaffelser	19
8.8	Plikter i forhold til rapportering	20
9	Oppdragsgivers plikter	21
9.1	Plikt til å betale vederlag.....	21
9.2	Plikt til å tilrettelegge.....	21
9.3	Plikt til å utlevere informasjon	21
10	Restverdisikring	22
11	Takster.....	24
11.1	Takstsystem og takster	24

11.1.1	Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster	24
11.1.2	Norm for takster	24
11.1.3	Takstsamarbeid	24
11.1.4	Takster og billett kategorier	24
11.2	Sosiale rabatter	24
11.2.1	Oppdragsgivers rett til å pålegge sosiale rabatter	24
11.2.2	Rabattsatser	25
11.3	Takstregulering	25
11.3.1	Takstøkning	25
11.3.2	Takstreduksjon	25
12	Infrastruktur og sportilgang	26
12.1	Infrastrukturens betydning	26
12.2	Reforhandling som følge av at nivåer for oppetid og forsinkelsestimer for infrastrukturen endres	26
12.3	Ny grunnrutemodell og nye tog	26
12.4	Sportilgang	26
12.5	Endringer i Jernbaneverkets målemetoder i TIOS	26
13	Underleveranser	28
14	Endringer	29
14.1	Endringsformer	29
14.2	Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer	29
14.3	Leverandørens rett og plikt til å foreslå endringer	29
14.4	Produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster	29
14.5	Ordinære endringer i Leveransen	30
14.5.1	Virkeområde	30
14.5.2	Grunnlaget for endringsordre	30
14.5.3	Endringsordre	30
14.5.4	Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning	30
14.5.5	Oppdragsgivers svarplikt	30
14.5.6	Twist om oppfyllelse av varselplikt og svarplikt	30
14.5.7	Plikt til å utføre endringsarbeid	31
14.6	Vesentlige endringer	31
15	Mislighold	32
15.1	Informasjonsplikt	32
15.2	Mangel	32
15.3	Utbedring	32
15.4	Prisavslag	32
15.5	Dagbøter	33
15.6	Delvis heving	33
15.7	Erstatning	33
16	Force majeure	34
17	Økonomiske forhold	35
17.1	Vederlaget	35
17.2	Leverandørens billettinntekter	36
17.3	Betaling	36
17.4	Effektiviseringskrav	36
18	Særlige bestemmelser for prøveordning med persontransport utført som offentlig tjeneste på Bratsbergbanen	37
19	Overdragelse av rettigheter og plikter	38
20	Konfidensialitet	39

21	Tvister	40
21.1	Forhandlinger	40
21.2	Voldgift	40
22	Kontraktseksemplarer	41
23	Lovvalg og forholdet til bakgrunnsretten	42
24	Underskrift og datering	43

1 Partene

Den 21.12.2011 ble denne Trafikkavtalen inngått mellom Det Kongelige Samferdselsdepartement, org. nr. 972 417 904, i det følgende benevnt Oppdragsgiver og NSB AS, org. nr. 984 661 177, i det følgende benevnt Leverandøren.

2 Definisjoner

Begrep	Forståelse
Enkeltbillett	Gjelder for én reise mellom a og b. Retningsavhengig.
Forsinkelsestimer infrastruktur	Antall forsinkelsestimer registrert på kode 1-6 og 92 i TIOS. Fra 2012 endres målepunkt registrert i TIOS slik at forsinkelsestimer infrastruktur før/etter 2012 ikke er sammenlignbare.
Forsinkelsestimer togselskap	Antall forsinkelsestimer registret på kode 81-85 i TIOS for Leverandørens tog. Fra 2012 endres målepunkt registrert i TIOS slik at forsinkelsestimer togselskap før/etter 2012 ikke er sammenlignbare.
KTI	Kundetilfredshetsindeks. KTI er basert på kundenes svar på følgende spørsmål: ▪ Totalt sett, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med NSB på denne strekningen? ▪ Tenk deg en ideell leverandør innen persontransport. Hvor nært opp til dette idealet er NSB på denne strekningen? ▪ I hvilken grad innfrir NSB dine forventninger? ▪ Med tanke på din erfaring med denne strekningen, hvor attraktivt opplever du at NSB er i forhold til konkurrenter? Svarene omregnes til en kundetilfredshetsindeks (KTI) på en skala fra 0-100. Indeksverdier er beregnet ved følgende formel: ((gjennomsnitt på skalaen 1-10) - 1) * 11,1111. (Eks: Snitt på 6,5 gir indeksverdien 61).
Operatøravhengig regularitet	Antall gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan, fratrukket det antall innstillinger som skyldes forhold som Leverandøren ikke har ansvar for. Leverandøren anses ansvarlig for alle helinnstillinger som Jernbaneverket har påført årsakskode 81-85 i TIOS.
Oppetid	Forholdet mellom planlagte togtimer og forsinkelsestimer registrert på kode 1-6 og 92 i TIOS dvs: $\text{Oppetid} = (\text{totale togtimer} - (\text{forsinkelsestimer JBV} + \text{ytre forhold})) / \text{totale forsinkelsestimer}.$
Ordinær pris	Standard voksen pris som også er utgangspunkt for beregning av sosiale rabatter.
Periodebillett	Ubegrenset antall reiser mellom a og b innenfor en klart definert tidsperiode. Retningsuavhengig.
Punktlighet	Mål på i hvor stor grad togene som kjøres gjør det etter oppsatte rutetider i rutetabellen. Med punktlig tog menes tog som verken er for tidlig eller forsinket. Et tog som ankommer mer enn 3.59 eller 5.59 minutter etter oppsatt ankomsttid til endestasjon eller angitt punkt for underveismåling (på disse sentrale knutepunktstasjonene; Oslo S, Asker og Lillestrøm) er forsinket. For togproduktene Intercity-trafikk og nærtrafikk gjelder 3.59

	minutter som grense for forsinkelse og for alle andre togprodukter gjelder 5.59 minutter.
Pålitelighet	Samlebetegnelse for kombinasjonen av Punktlighet, Regularitet og forutsigbarhet i forhold til endringer i ruteproduksjonen.
Regularitet	Mål på i hvor stor grad planlagt produksjon gjennomføres, angir i prosent antallet gjennomførte avganger i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan. $\text{Regularitet} = \frac{\text{Planlagte togavganger} - \text{innstilte togavganger}}{\text{Planlagte togavganger}}$
Sosial rabatt	Rabatt med sosialt formål, som gis til definert målgruppe.
TIOS	Jernbaneverkets Trafikkinformasjon og Oppfølgingssystem for jernbanetrafikken.
Universell utforming	Universell utforming betyr at alle produkter, byggverk og uteområder som er i alminnelig bruk, skal utformes på en slik måte at alle mennesker skal kunne bruke dem på en likestilt måte så langt det er mulig uten spesielle tilpasninger eller hjelpemidler.

3 Formål med den offentlige tjenesteforpliktelsen og Trafikkavtalen

Trafikkavtalen er flerårig og inneholder de sentrale prinsipper for Leverandørens plikt til å levere persontransport med tog, unntaksvis buss, krav til togtilbudet som skal ytes i hele avtaleperioden og de vilkår og betingelser som gjelder for leveransen, samt det vederlaget Oppdragsgiver skal betale Leverandøren hvert år i avtaleperioden som vederlag for å oppfylle de krav som er avtalt mellom partene.

Tjenesten som skal leveres er en tjeneste av allmenn økonomisk betydning. Det påhviler derfor Leverandøren et særskilt ansvar for å være et effektivt og veldrevet selskap. Leverandøren plikter å gjennomføre de tiltak som er påkrevd for å unngå en kostnadsvekst ut over veksten generelt i bransjen eller bransjer det er naturlig å sammenligne seg med.

Hensikten med Trafikkavtalen er å sikre utførelse av bedriftsøkonomisk ulønnsom persontransport med tog (offentlig tjenesteforpliktelse). Målet med den offentlige tjenesteforpliktelsen er å utnytte togets egenskaper i samspill med andre transportformer for å dekke befolkningens og næringslivets transportbehov.

Den offentlige tjenesteforpliktelsen skal legge grunnlaget for et konkurransedyktig togtilbud for pendlere, bidra til tilgjengelighet til servicesentra både i og utenom rush og bidra til å binde regioner og landet sammen. Togtilbudet skal være pålitelig og oppleves som sømløst (enkelt). Ut fra produktenes funksjon er betoningen av delmålene ulik for de ulike grupper av togprodukter. Vektleggingen av de ulike delmålene for togproduktene fremkommer av krav omtalt i pkt. 8.6.2.

Målene for den offentlige tjenesteforpliktelsen skal være retningsgivende for Leverandørens og Oppdragsgivers oppfyllelse av de plikter og krav som er nedfelt i denne avtalen, og Oppdragsgivers oppfølging av Leverandørens plikter og kravoppfyllelse.

4 Avtalens varighet

Denne avtalen er en videreføring av eksisterende avtaleforhold mellom Oppdragsgiver og Leverandøren.

Avtalen gjelder for perioden 1.1.2012 t.o.m. 31.12.2017.

5 Trafikkavtalens dokumenter. Tolkningsprinsipper.

Endringer i Trafikkavtalen skal avtales skriftlig gjennom bestemmelsene i pkt. 14.

Trafikkavtalens dokumenter er denne avtale og følgende Bilag med underbilag:

- Bilag A Ruteproduksjon
- Bilag B Rapportering
- Bilag C Takster
- Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer
- Bilag E Avtalt vederlag
- Bilag F Prosedyre for håndtering av kostnader til alternativ transport
- Bilag G Krav til infrastrukturtilgjengelighet for ny grunnrutemodell og nye tog
- Bilag H Brev fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene om prosess for forslag til endringer i togtilbud fremsatt av regionale myndigheter.
- Bilag I Utkast til avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune om togtilbudet på Bratsbergsbanen

Ved utarbeidelse av Trafikkavtalen er det gjort bestrebelser for å unngå motstrid mellom de enkelte bestemmelser, og Trafikkavtalen skal forstås og fortolkes ut fra en formodning om at det ikke er motstrid.

I tilfelle av motstrid mellom bestemmelser i denne avtale og Bilagene, skal bestemmelsene i denne avtale gis forrang. Det anses ikke som motstrid at Bilagene inneholder særlige løsninger begrunnet i behovet ved enkelte togprodukter.

6 Forbehold om Stortingets samtykke

Oppdragsgiver påtar seg de årlige forpliktelsene med forbehold om Stortingets samtykke.

7 Partenes representanter og meddelelser

Hver av Partene skal utpeke en representant til å representere ham i spørsmål om Trafikkavtalen. Dersom ikke annet er meddelt skriftlig, kan representanten forplikte parten i alle saker i anledning Trafikkavtalen.

Alle meddelelser, herunder informasjon, varsler og krav, i forbindelse med Trafikkavtalen skal, med mindre annet er særlig avtalt, fremsettes skriftlig til adressene nedenfor. Meddelelser regnes som fremkommet når den skriftlige meddelelsen er kommet frem til den annen Part.

Det vises også til Leverandørens rapporteringsplikt iht. pkt. 8.8 og Oppdragsgivers plikt til å utlevere informasjon iht. pkt. 9.3.

Oppdragsgivers adresse:
Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
e-post: postmottak@sd.dep.no

Leverandørens adresse:
NSB AS
Prinsens gate 7-9
0048 Oslo
e-post: trafikkavtale@nsb.no

Meddelelsen skal betegnes Meddelelse, inneholde referanse til Trafikkavtalen, være datert og fortløpende nummerert.

8 Leverandørens plikter

8.1 Plikt til å utføre persontransport

Leverandøren plikter å utføre rutegående persontransport med tog på de strekninger som fremkommer i Bilag A Ruteproduksjon. Leveransen omfatter alt som er nødvendig for å oppfylle Trafikkavtalen selv om det ikke uttrykkelig er nevnt, herunder produksjonskrav og kvalitetskrav.

Leverandørens plikt til å utføre rutegående persontransport med tog bygger på den forutsetningen at Jernbaneverket gir Leverandøren infrastrukturkapasitet i samsvar med kravene i Trafikkavtalen og Bilag A.

Leveransen skal oppfylle de krav og spesifikasjoner som følger av Trafikkavtalen. Er ikke kvalitetskrav til utførelse angitt i Trafikkavtalen, gjelder minimum slike kvalitetskrav som er vanlige for tilsvarende arbeid.

8.2 Plikt i forhold til lover og forskrifter

Leverandøren skal holde seg informert om og overholde de til enhver tid gjeldende lover, forskrifter, krav, pålegg og instruksjoner fra offentlige myndigheter som er av betydning for Leveransen og for Leverandørens virksomhet. Leverandøren skal uten ugrunnet opphold skriftlig varsle Oppdragsgiver dersom han mener at Trafikkavtalen er i strid med lover, forskrifter, krav, pålegg eller instruksjoner fra offentlige myndigheter.

Leverandøren skal inneha de tillatelser og godkjenninger som er nødvendige for å utføre Leveransen, herunder lisens og sikkerhetssertifikat, godkjenning av materiell, og godkjenning av transportvilkår. Oppnåelse og opprettholdelse av tillatelser og godkjenninger skjer for Leverandørens regning.

8.3 Plikt til å inngå avtaler

Leverandøren skal for egen regning inngå de avtaler som er nødvendige for å utføre persontransport i henhold til Trafikkavtalen.

8.4 Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre berørte og plikter i forhold til et sammenhengende transportsystem

Leverandøren plikter innenfor rammen av Trafikkavtalen å samarbeide med Oppdragsgiver og andre som utfører arbeid som påvirkes av og påvirker Leverandørens utførelse av Leveransen, og innrette seg i forhold til disse slik at aktiviteter knyttet til Leveransen kan utføres rasjonelt og effektivt.

Leverandøren skal ha en god dialog med regionale myndigheter med henblikk på utvikling av et sammenhengende kollektivtilbud, basert på en plan for hver region som bidrar til lokal tilstedeværelse og aktiv deltagelse i utvikling av regionen. Ved forslag om endring i togtilbud skal den prosedyre som følger av Bilag H følges.

Leverandøren kan inngå takstsamarbeid med andre etter pkt. 11.1.3.

Leverandøren skal legge til rette for et sammenhengende transportsystem gjennom å søke samarbeid om informasjon, billettering, billettsystemer, takstsystemer og stasjonsutvikling med andre berørte aktører.

Leverandøren skal bidra til god samordning med fylkeskommunen, eller det organet som håndterer fylkeskommunens kjøp av kollektivtransport, om ruteplanleggingen og routesamordning, herunder knutepunktutvikling for kollektivtrafikk. Leverandøren skal gå i dialog med fylkeskommunen om justering av stoppmønsteret dersom dette kan gi et samlet sett bedre kollektivtilbud. Samarbeidet skal videre omfatte gjensidig utveksling av trafikkstatistikk for planleggingsformål.

8.5 Plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet

8.5.1 Generelle plikter i forhold til universell utforming og tilgjengelighet

Leverandøren skal utforme togtilbudet på en måte som gjør at flest mulig skal kunne benytte dem på en ordinær og likeverdig måte.

8.5.2 Tilgjengelighetsplan

Leverandøren skal ha en tilgjengelighetsplan som et verktøy for kontinuerlig oppfølging og utvikling av tilgjengelighet for alle brukergrupper. Planen skal revideres årlig.

Tilgjengelighetsplanen skal som minimum inneholde en beskrivelse av Leverandørens mål for tilgjengelighet, kartlegging av tilgjengeligheten, kartlegging av nødvendige tiltak for å bedre tilgjengeligheten, prioritering av tiltakene og system for oppfølging av måloppnåelse.

8.5.3 Samhandling med organisasjoner m.m.

Leverandøren skal delta i kontaktgruppe for funksjonshemmede på tog.

Leverandøren skal presentere forhold som er relevante for universell utforming for Kontaktgruppen og innhente gruppens vurdering forut for at større investeringsbeslutninger tas. Det samme gjelder utforming av salgs-, billetterings- og informasjonssystemer etter pkt. 8.5.4.

Leverandøren skal utnevne en representant for selskapet som skal være kontaktpunktet mot Kontaktgruppen og organisasjoner som representerer mennesker med funksjonsnedsettelse.

Leverandøren skal fremme de reisendes behov overfor Jernbaneverket og lokale myndigheter i spørsmål knyttet til tilgjengelighet/universell utforming.

8.5.4 Salgs-, billetterings- og informasjonssystemer

Leverandøren skal sikre at de reisende før reisen, på en enkel måte, kan søke informasjon om eventuelle begrensinger i tilgjengelighet ved den enkelte avgang og holdeplass.

For tog som har plassreservering skal det være mulig å få bestilt plass til passasjerer med funksjonsnedsettelse.

Leverandøren skal arbeide aktivt med å øke graden av tilgjengelighet i salgs-, billetterings- og informasjonssystemer som selskapet allerede har, hvis disse løsningene ikke ivaretar prinsippene om universell utforming. Det skal være mulig å kjøpe standardbillett om bord i alle tog.

8.5.5 Rullende materiell

Materiell skal være utformet slik at flest mulig skal kunne benytte toget på en ordinær og likeverdig måte.

Leverandøren skal gjennomføre og fremlegge en tilgjengelighetsanalyse ved oppgraderinger eller nyanskaffelser.

8.5.6 Assistanse, opplæring og service

Personale som kommer i kontakt med reisende og publikum skal ha den nødvendige opplæring for å bidra til at flest mulig skal kunne benytte tilbudet på en ordinær og likeverdig måte, herunder, men ikke begrenset til, opplæring om møtet med mennesker med funksjonsnedsettelse, hjelpemidler og annet utstyr, løfteteknikker og ledsagerteknikker.

Leverandøren skal arbeide for å sikre tilgang til tilstrekkelig antall ergonomisk utformede lånerullestoler i de regiontog der dette er nødvendig for å kunne tilby rullestolbrukere tilgang til NSB Meny Kafe og NSB Sove.

Personalet skal ta hensyn til passasjerer med spesielle behov og deres hjelpemidler. Ved avvikssituasjoner skal det planlegges for hvordan man skal løse slike behov og personalet skal være særlig oppmerksom på slike passasjerer.

8.6 Plikter i forhold til trafikkytelsen

8.6.1 Generelle plikter i forhold til trafikkytelsen

Leverandøren skal utføre persontransporten i henhold til denne avtale med skinnegående togmateriell så fremt ikke Trafikkavtalen presiserer noe annet.

Leverandøren skal legge til rette for en god kundeopplevelse, arbeide for å beholde eksisterende reisende og tiltrekke seg flere nye reisende. Leverandøren skal oppnå en KTI på minimum 65 per år. Oppdragsgiver er kjent med hvordan også forhold utenfor Leverandørens kontroll, slik som f. eks. avvik på infrastrukturen, påvirker KTI og skal ta hensyn til dette i vurderingen av denne.

Leverandøren skal tilpasse togproduktene til de lokale markedsforhold og målene med det enkelte togprodukt.

Leverandøren skal samordne ruteproduksjonen for togproduktene slik at ruteproduksjonen gir en mest mulig optimal betjening av markedet gjennom tilpasning av kjøretid og stoppesteder, jf. pkt. 8.4. Større endringer i stoppstrukturen skal forelegges berørte fylkeskommuner, jf. pkt. 14.4.

Leverandøren skal kontinuerlig overvåke driften og utbedre uregelmessigheter og feil uten ugrunnet opphold.

8.6.2 Rutetilbud

8.6.2.1 Generelle plikter i forhold til rutetilbudet og krav til setekapasitet

Leverandøren skal sikre et rutetilbud i samsvar med kravene i Trafikkavtalen og Bilag A Ruteproduksjon. Leverandøren skal bestille ruter i samsvar med Jernbaneverkets retningslinjer for ruteplanarbeidet og de kravene som er satt av Oppdragsgiver. Endringer i rutetilbudet avtales mellom Partene i henhold til bestemmelsene i pkt. 14.

I løpet av avtaleperioden kan Leverandøren presentere forslag til endringer i stoppmønster, jf. pkt. 14.4.

Leverandøren kan foreta nødvendige mindre rutetilpasninger i høytider og på helligdager. Større endringer skal forelegges Oppdragsgiver. Oppdragsgiver avgjør hvorvidt tilpasningen skal gjennomføres.

Gjennom hele avtaleperioden skal Leverandøren for hvert togprodukt på årsbasis opprettholde eller øke den totale setekapasiteten per time sammenlignet med setekapasiteten ved inngangen til avtaleperioden, med mindre Oppdragsgiver krever Leveransen endret i samsvar med pkt. 14.

Krav til setekapasitet for nærtrafikk Oslo og InterCity-trafikk fremkommer av Underbilag B-1. Leverandøren skal ha operativ frihet til å disponere tilgjengelig materiell for høyest mulig transportkapasitet i trafikkintensive timer innenfor løsninger som kan gi tilfredstillende punktlighet. Leverandøren skal rapportere utvikling i setekapasitet for togproduktene Nærtrafikk Oslo og InterCity-trafikk som angitt i Bilag B, jf. underbilag B-1.

I ytterkanten av driftsdøgnet kan avganger samkjøres.

8.6.2.2 Nattog

Det primære formålet med nattogtilbudet er å binde regioner og landet sammen.

Leverandøren skal tilby nattog med sovekupé på strekningene Oslo – Bergen, Oslo – Stavanger, Oslo – Trondheim og Trondheim – Bodø som beskrevet i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

8.6.2.3 Matetrafikk

Det primære formålet med matetrafikk er å sikre en sømløs tilgang til hovedtransportnett.

Leverandøren skal tilby matetrafikk på Arendalslinja og Raumabanen.

Ruteproduksjonen i matetrafikken skal gi en best mulig forbindelse til gjennomgående tog på hovedstrekningen det mates til og fra. Antall avganger på matebanene skal være som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

8.6.2.4 Fjerntrafikk

Det primære formålet med fjerntrafikktilbudet er å binde regioner og landet sammen.

Leverandøren skal tilby fjerntrafikk på strekningen Bodø – Trondheim.

Tilbudet skal omfatte minst ett gjennomgående dagtog i hver retning per dag. Totalt skal Leverandøren produsere minst 1 240 000 togkm. på strekningen Bodø – Trondheim i tillegg

til nattogene og nærtrafikken på strekningen Lerkendal – Steinkjer, jf. Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

8.6.2.5 Regiontrafikk

Det primære formålet med regiontrafikken er å bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush. Derneft skal togtilbudet være et konkurransedyktig alternativ for pendlere samt bidra til å binde regioner sammen.

Leverandøren skal tilby regiontrafikk på strekningene Oslo – Kristiansand, Kristiansand – Stavanger, Trondheim – Storlien (Meråkerbanen), Trondheim – Røros/Oppdal, Hamar – Røros, Voss – Myrdal (Vossebanen) og vintertilbud på strekningen Flåm - Myrdal i forhold til spesifisert antall avganger i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 1.

Togene skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, 9.

8.6.2.6 InterCity-trafikk

Det primære formålet med InterCity-trafikk er at toget skal være et konkurransedyktig alternativ for pendlere. Derneft skal togtilbudet binde regioner sammen og bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush.

Leverandøren skal betjene InterCity-trafikk i henhold til Bilag A Ruteproduksjon nr. 2.

Tilbudet skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 8. Rushtidstog kan ha færre stopp.

8.6.2.7 Nærtrafikk

Det primære formålet med nærtrafikk er at toget skal være et konkurransedyktig alternativ for pendlere og bidra til tilgjengelighet til servicesentra i og utenfor rush.

Leverandøren skal betjene nærtrafikk i henhold til Bilag A Ruteproduksjon nr. 3-6.

Tilbudet skal betjene stasjoner og holdeplasser som angitt i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 8 og 9. Rushtidstog kan ha færre stopp.

8.6.2.8 Annen trafikk

Oppdragsgiver og Leverandøren har inngått særskilte avtaler om grenseoverskridende trafikk på Meråkerbanen og mellom Oslo og Stockholm. Reglene i denne avtalen gjelder også for slik trafikk, så fremt ikke annet følger av de respektive avtalene.

Oppdragsgiver har til hensikt å sikre et togtilbud mellom Oslo-Karlstad-Stockholm også etter at avtalen om grenseoverskridende togtilbud løper ut i 2012. På strekningen Oslo-Kongsvinger kan dette innebære stopp på utvalgte stasjoner for den operatøren som tildeles avtale om persontransport utført som offentlig tjeneste. Såfremt valgt trafikkløsning ikke avviker vesentlig fra den avtalte i 2012, vil ikke dette utløse krav om endring i vederlaget til Leverandøren. Leverandøren har samarbeidsplikt, med den/de operatør(er) som tildeles kontrakt, på områdene billettsamarbeid, utveksling av informasjon og utarbeidelse av felles rapportering som viser både reisende på norsk side og antall reisende over grensen, m.v. dersom ny trafikkløsning tilsier en slik form for rapportering.

8.6.3 Plikter i forhold til pålitelighet

Leverandøren skal oppnå en høy grad av pålitelighet gjennom sin planlegging og drift. Leverandøren skal følge opp de enkelte driftsavvikene og årsakene til disse for å nytte seg erfaringene til å forbedre påliteligheten. Leverandøren skal overholde de forutsetningene ruteplanen bygger på, og rapportere til Jernbaneverket dersom Leverandøren ser at det vil oppstå avvik i den daglige driften når dette skjer. Dette for at Jernbaneverket skal kunne bruke dette i den daglige trafikkstyringen og til kundeinformasjon.

8.6.3.1 Punktlighet

Leverandøren skal bidra til at punktligheten ikke blir dårligere enn avtalt punktlighetsnorm. Punktlighet måles per togprodukt. Målet er at 90 prosent av togene per togprodukt skal være punktlige, jf. pkt. 2.

8.6.3.2 Regularitet

Leverandøren skal ha en operatørvhengig regularitet på minimum 99,1 prosent pr. togproduktgruppe målt per rapporteringstermin (tertial).

8.6.3.3 Operatørvhengige forsinkelsestimer

Leverandøren skal sørge for at operatørvhengige forsinkelsestimer ikke overstiger nivået for 2011 per år gjennom hele avtaleperioden.

8.6.3.4 Kundeinformasjon og alternativ transport

Leverandøren skal sørge for at de reisende raskt varsles ved avvik fra ordinær ruteplan. Leverandøren skal sette opp alternativ transport ved driftsforstyrrelser, uansett årsak. Alternativ transport er all transport Leverandøren skaffer passasjerene innen rimelig tid, herunder, men ikke begrenset til, andre ordinære avganger i dette tidsrommet. Håndtering av kostnader til alternativ transport skal følge prosedyren i Bilag F. Følgende prinsipper for alternativ transport skal gjelde ved større, planlagte infrastrukturavvik:

- Leverandøren skal anslå de økonomiske og operative konsekvensene av større planlagte infrastrukturavvik/arbeider og oversende dette til Jernbaneverket innen de frister Jernbaneverket setter. Dette for at Jernbaneverket skal kunne planlegge og gjennomføre infrastrukturarbeider på en måte som hensyntar togselskapene og deres kunder.
- Leverandøren skal i forkant av større planlagte infrastrukturavvik vurdere behovet for alternativ transport og sørge for effektive løsninger der konsekvenser for kostnader, trafikkinntekter og passasjerenes behov avveies.
- Det alternative transporttilbudet kan avvike fra eksisterende togtilbud. Enhver jernbanestasjon som ikke betjenes, eller enhver togavgang som ikke kjøres, trenger ikke erstattes dersom det, for det alternative transporttilbudet, er mer hensiktsmessig med andre stoppesteder, avgangstidspunkter og/eller frekvenser.
- Leverandøren skal sørge for god kommunikasjon av det alternative transporttilbudet god tid i forveien slik at de reisende gis mulighet til å innrette seg ift dette. Det skal lages en egen ruteplan for avviksperioden som omfatter det alternative tilbudet.
- Leverandøren skal legge vekt på kostnadseffektive løsninger.
- Det skal være tilstrekkelig kapasitet til, innen rimelig tid, å kunne betjene de reisende som må benytte alternativ transport. Ståplasser aksepteres over kortere distanser. Leverandøren gis mulighet til å skalere kapasiteten etter faktisk etterspørsel og erfaringer i løpet av avviksperioden.

- Leverandøren må innhente informasjon om andre transporttilbud som trafikkerer samme eller tilstøtende strekninger og søke et best mulig samarbeid med øvrige transportører for å sikre et helhetlig tilbud til de reisende.

8.6.4 Trygghet

Leverandøren skal sørge for at personalet om bord i togene har tilstrekkelig kunnskap om når og hvordan vakselskap og politi skal tilkalles.

8.7 Plikter i forhold til rullende materiell

8.7.1 Grunnleggende krav

Materiellet med alle tekniske systemer, utrustning og vedlikeholdsopplegg skal være godkjent av norske myndigheter og tilfredsstille alle relevante krav.

Materiellet skal bidra til at Leverandøren kan oppfylle de krav som stilles til den transporttjenesten som skal ytes under Trafikkavtale. Materiellet skal også bidra til at Leverandøren kan oppfylle kravene til ruteproduksjon på en kostnadseffektiv måte.

Leverandøren skal levere Oppdragsgiver en overordnet disponeringsplan for materiellet og planer for hver materielltype som viser behov for oppgraderinger, nyinvesteringer og utfasinger de neste 10 år samt, gi en årlig oppdatering på status ift planen.

8.7.2 Operative krav til materiell

Materiellet skal være egnet til å betjene hovedmarkedet det benyttes i med tilstrekkelig komfort for passasjerene.

Togene skal oppleves som rene av passasjerene. Leverandørens KTI på dette området vil være en indikator på hvorvidt kvalitetskravet er oppfylt. Materiellet skal vedlikeholdes på en forskriftsmessig måte og på en slik måte at livssykluskostnadene til materiellet blir minimert. Materiellet skal også vedlikeholdes på en slik måte at passasjerene opplever det som sikkert og godt vedlikeholdt (ingen mangler, synlige skader, tagging eller annet hærverk). Leverandørens KTI på dette området vil være en indikator på hvorvidt kvalitetskravet er oppfylt.

Leverandøren skal praktisere nulltoleranse mot hærverk. Togene skal ikke gå lenger i drift enn nødvendig med synlige ødeleggelser, tagging eller hærverk.

8.7.3 Krav til oppgraderinger av materiell

Ved oppgraderinger skal Leverandøren tilstrebe at materiellet i større grad enn tidligere bidrar til å oppnå de overordnede politiske målene med transporttjenesten. Ved oppgraderinger skal det også i tilbørlig grad tas hensyn til miljø og tilgjengelighet for alle brukergrupper.

Dersom Leverandøren ønsker at Oppdragsgiver gir restverdisikring for investeringen, må prosedyrene i pkt. 10 følges.

8.7.4 Krav til nyanskaffelser

Ved nyanskaffelser skal materiellet være i samsvar med de overordnede politiske målene med transporttjenesten, jf. blant annet pkt. 4.

Dersom Leverandøren ønsker at Oppdragsgiver gir restverdisikring for investeringen, må prosedyrene i pkt. 10 følges.

8.8 Plikter i forhold til rapportering

Leverandøren plikter å rapportere den informasjon som er nødvendig for Oppdragsgiver til å vurdere hvorvidt Leveransen er kontraktsmessig og hvorvidt målene med Trafikkavtalen nås, for at Oppdragsgiver skal kunne ta stilling til endringer, beregne effekter av avtalt incentivsystem samt kunne svare ut generelle spørsmål som offentligheten har interesse av.

Leverandøren skal rapportere til Oppdragsgiver om den løpende driften av togtilbudene som kjøpes gjennom denne Trafikkavtalen og andre forhold i samsvar med de krav til rapportering som stilles i Trafikkavtalen og Bilag B Rapportering. Rapporteringen skal være Oppdragsgiver i hende innen de fastsatte tidsfrister. Rapporteringen skal være basert på tilsvarende definisjoner som i Trafikkavtalen for 2007-2010 og Interimsavtalen 2011, og det skal fremgå hva som er årsaken dersom data ikke er sammenlignbare over tid. Alt tallmateriale skal også oversendes i Excel-format.

9 Oppdragsgivers plikter

9.1 Plikt til å betale vederlag

Oppdragsgiver plikter å betale vederlag til Leverandøren i samsvar med pkt. 17.

9.2 Plikt til å tilrettelegge

Oppdragsgiver plikter å legge til rette for at Leverandøren kan oppfylle sine plikter etter Trafikkavtalen.

Oppdragsgiver plikter uten ugrunnet opphold å varsle Leverandøren om forhold Oppdragsgiver forstår har betydning for Leverandørens oppfyllelse av avtalen.

9.3 Plikt til å utlevere informasjon

Oppdragsgiver plikter å utlevere de opplysningene og spesifikasjoner som Oppdragsgiver besitter og som er nødvendige som grunnlag for Leverandørens oppfyllelse av avtalen, med mindre opplysningene er omfattet av taushetsplikt. Oppdragsgiver skal ha arbeidet med infrastrukturtiltak for nye tog og ny grunnrutemodell, jf pkt. 12.3 og Bilag G del 1, som fast agendapunkt i de tertialvise rapporterings- og oppfølgingsmøtene med Leverandøren. Opplysninger og spesifikasjoner skal være basert på tilsvarende definisjoner som i Trafikkavtalen for 2007-2010, og det skal fremgå hva som er årsaken dersom data ikke er sammenlignbare over tid.

10 Restverdisikring

Oppdragsgiver garanterer at rullende materiell skal anvendes til togproduksjon i Norge ut den økonomiske levetiden for den aktuelle investeringen, dersom materiellet har de nødvendige godkjenninger fra Statens jernbanetilsyn. Restverdisikringen gjelder kun investeringer som har bokført verdi pr. objekt på 1 million kroner eller mer ved dato for utløp av denne avtale.

Når det gjelder nytt rullende materiell eller rullende materiell det foretas større oppgraderinger av, gis restverdisikring kun dersom Oppdragsgiver skriftlig har akseptert at restverdisikring gis for en bestemt investering etter følgende prosedyre:

1. Leverandøren skal, så tidlig som mulig, før beslutning om tildeling av kontrakt/valg av produsent må tas, gi Oppdragsgiver et komplett investeringsgrunnlag for stillingtaken. Oppdragsgiver skal involveres underveis i prosessen og gis deler av saksgrunnlaget etter hvert som det ferdigstilles, i henhold til en gjensidig forpliktende plan. Et komplett investeringsgrunnlag skal som minimum inneholde:
 - a. Beskrivelse av årsaken til investeringsbehovet, herunder eventuelt prognose for forventet utvikling i etterspørselen etter transport, hva det bør investeres i og hva som er investeringsplanlagte anvendelsesområde, herunder hvordan investeringen inngår i selskapets investeringsplan for rullende materiell
 - b. Beskrivelse av konsekvenser ved ikke å foreta investeringen som beskrevet
 - c. Beskrivelse av relevante investeringsalternativer med angivelse av overordnede kravspesifikasjoner for investeringsobjektene
 - d. Beskrivelse av Leverandørens involvering av Jernbaneverket i investeringsplanene og en foreløpig vurdering av eventuelle konsekvenser investeringen i materiell vil kunne ha for infrastrukturen i investeringsplanlagte anvendelsesområde.
 - e. Nåverdiberegning for ulike investeringsalternativer, herunder beregninger av konsekvenser for fremtidig offentlig kjøp, beregning av forventede livssyklus kostnader for ulike investeringsalternativer
 - f. Analyse av forhold relevante for universell utforming og tilgjengelighet
 - g. Anbefalt investeringsalternativ med begrunnelse
 - h. Planlagt prosess for gjennomføring av investeringen, herunder hvordan Leverandøren går frem for å velge en mest mulig standardisert løsning og en løsning som ivaretar prinsippene om universell utforming
 - i. Risikovurdering knyttet til gjennomføring av investeringen
 - j. Underskrift av bemyndiget representant fra Leverandøren
2. For at Oppdragsgiver skal kunne innvilge en foreløpig restverdisikring forut for Leverandørens utsendelse av tilbudsforespørsel, må som et minimum dokumentasjon på bokstav a, b, d, f, h og i ovenfor gis Oppdragsgiver. I tillegg skal det for den enkelte anmodning om restverdisikring avtales særskilt hvilken dokumentasjon knyttet til bokstav c og e som skal leveres, som grunnlag for foreløpig restverdisikring.
3. Oppdragsgiver skal fortløpende melde fra om dokumentasjonsgrunnlaget som mottas fra Leverandøren vurderes som fullstendig. Vurderes dokumentasjonsgrunnlaget som ufullstendig, skal Leverandøren orienteres umiddelbart om dette, med tydelig angivelse av hva som er ufullstendig og hvordan det skal gjøres fullstendig.
4. Dersom investeringen på noe punkt kan pådra Oppdragsgiver økte kostnader i forhold til tidligere kommuniserte estimater eller viser seg å avvike vesentlig fra dokumentasjonen forelagt Oppdragsgiver, skal Oppdragsgiver underrettes umiddelbart.

5. For at Oppdragsgiver skal kunne innvilge endelig restverdisikring må alle punktene ovenfor i bokstav a-i foreligge i endelig versjon i en samlet rapport.
6. Oppdragsgiver skal gi Leverandøren en tilbakemelding på om Oppdragsgiver tiltrer Leverandørens anbefalte investeringsalternativ. Oppdragsgiver kan foreta de undersøkelser Oppdragsgiver finner nødvendige, under tilbørlig hensyn til Leverandørens behov og forhandlingsposisjon. Oppdragsgiver vil legge vekt på samfunnsøkonomiske betraktninger for investeringsobjektets livssyklus i sine undersøkelser.

Samferdselsdepartementet skal, som en del av departementets innspill til Regjeringens budsjettkonferanser, anslå omfang av restverdisikringer for neste budsjettår. Leverandøren må derfor varsle Oppdragsgiver om mulige investeringer det kan være aktuelt å kreve restverdisikring for i forkant av de respektive budsjettkonferanser.

Hvis Leverandøren ikke kan anvende rullende materiell omfattet av restverdisikringen på regningssvarende måte for å oppfylle forpliktelser under denne avtale, skal Leverandøren ikke kunne motsette seg at Oppdragsgiver gjør det rullende materiellet tilgjengelig for andre trafikkutøvere. Leverandøren skal i en slik situasjon ha full kompensasjon for alle kostnader og eller tap Leverandøren måtte ha i forbindelse med at materiellet gjøres tilgjengelig for andre.

Dersom rullende materiell omfattet av restverdisikring likevel ikke blir anvendt, plikter Leverandøren på Oppdragsgivers anmodning å iverksette avbøtende tiltak for å redusere kostnader eller tap som følge av dette. Slike tiltak kan være salg eller utleie. Før tiltak iverksettes, skal Leverandøren gi Oppdragsgiver et avhendingsgrunnlag for stillingtaken til avbøtende tiltak. Avhendingsgrunnlaget skal som minimum inneholde:

- a. Oversikt over hvilke objekter som foreslås avhendet
- b. Forslag til type avhending med angivelse av økonomiske konsekvenser
- c. Redegjørelse for hvilke undersøkelser som ligger bak forslaget til avhending.

Ved tap, beregnet som negativ differanse av inntekter fratrukket bokført verdi for objektet på avhendingstidspunktet, skal tapet deles slik at Leverandøren og Oppdragsgiver bærer hhv 25 prosent og 75 prosent. Ved gevinst, beregnet som positiv differanse av inntekter fratrukket bokført verdi for et objekt, tilkommer hele gevinsten Leverandøren."

11 Takster

11.1 Takstsystem og takster

11.1.1 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster

Leverandøren skal endre takster og takstbestemmelser og innføre sosiale rabatter dersom Oppdragsgiver krever det.

Krav om endring av takster, takstbestemmelser eller innføring av rabatter fremsettes som krav om endring etter pkt. 14.

Oppdragsgiver har en varslingsfrist for å fremsette krav om endringer på 4 måneder.

11.1.2 Norm for takster

Leverandøren skal følge norm beskrevet i Statens vegvesen, "Håndbok 206 Elektronisk billettering" for aldersgrenser som brukes i transportvilkår og takstbestemmelser samt for definisjon av kundekategorier.

11.1.3 Takstsamarbeid

Leverandøren kan inngå takstsamarbeid med tredjepart.

Virkninger av eventuelle takstdifferanser er et forhold mellom Leverandøren og vedkommende part, jf. pkt. 17.2. Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å pålegge endringer i takstsamarbeidsavtalen dersom forholdene knyttet til skjøting av billetter åpenbart tilsier dette. Pålegg om endringer skal følge reglene i pkt. 14. Det skal i alle takstsamarbeidsavtaler fremkomme at Leverandørens avtale med Oppdragsgiver er en nettoavtale.

Leverandøren skal holde Oppdragsgiver løpende orientert om eksisterende og eventuelt planlagt takstsamarbeid med tredjepart.

11.1.4 Takster og billett kategorier

Leverandøren skal videreføre de takster som gjelder for ordinær pris enkeltbillett og ordinær pris periodebillett på de enkelte relasjoner ved utgangen av 2011 inntil takstregulering kan foretas etter pkt. 11.3.

Leverandøren kan kreve ombordtillegg som virkemiddel for å vri salg av billetter til mer kostnadseffektive distribusjonskanaler og skal ivareta de hensyn som fremgår av pkt. 8.5.4.

11.2 Sosiale rabatter

11.2.1 Oppdragsgivers rett til å pålegge sosiale rabatter

Leverandøren skal tilby de sosiale rabatter som Oppdragsgiver til enhver tid krever.

Krav om endring av sosiale rabatter fremsettes som krav om endring etter pkt. 14.

Oppdragsgiver har en varslingsfrist for å fremsette krav om endringer på 4 måneder.

11.2.2 Rabattsatser

Leverandøren skal tilby kundegruppene barn og honnør rabatt på 50 prosent av ordinære enkeltbillettpriser.

Leverandøren skal tilby studenter 40 prosent rabatt av ordinære priser på periodebillett.

Leverandøren tilbyr rabatter av ordinære enkeltbillettpriser til militære og sivile vernepliktige etter avtale med henholdsvis Forsvarsdepartementet og Justis- og bedredskapsdepartementet.

11.3 Takstregulering

11.3.1 Takstøkning

Leverandøren kan foreta takstøkninger 1. februar hvert år. Partene kan kreve forhandlinger om endringer i året dersom spesielle forhold skulle tilsi det.

Reguleringen av takstene skal ikke overstige prognose for KPI-JAE avtaleåret i rapport pr. juni foregående år, hentet fra nettsiden <http://www.ssb.no/kt/arkiv/>, + 1 prosentpoeng i gjennomsnitt. Unntaksvis kan taksten for enkelte relasjoner økes med noe mer enn gjennomsnittet. Taksten for en enkelt relasjon kan uansett ikke økes årlig med mer enn 6 prosentpoeng utover gjennomsnittlig økning.

Takster for ordinær pris enkeltbillett og ordinær pris periodebilletter dokumenteres som beskrevet i Bilag C Takster. Sosiale rabatter omfattet av denne avtalen, skal være en avtalt funksjon av disse.

Leverandøren skal kunne foreslå endringer som avviker fra bestemmelsene ovenfor, herunder endringer i prinsippet for takstfastsettelse, jf. pkt. 14.3.

Format for dokumentasjon av takstendringen fremgår av Bilag C Takster.

11.3.2 Takstreduksjon

Leverandøren kan til enhver tid foreta takstreduksjon. Takster kan dog ikke settes ned på en slik måte at dette øker behovet for kompensasjon fra Oppdragsgiver på kort eller lang sikt.

Oppdragsgiver kan pålegge takstreduksjoner gjennom krav om endring etter pkt. 14.

12 Infrastruktur og sportilgang

12.1 Infrastrukturens betydning

Oppdragsgiver er kjent med betydningen av Jernbaneverkets leveranser, som er regulert i Sportilgangsavtalen, for Leverandørens evne til å produsere togtilbud for de reisende. Oppdragsgiver har fokus på Jernbaneverkets leveranser i styringsdialogen med Jernbaneverket og legger til grunn at Jernbaneverket skal arbeide kontinuerlig for høy leveranse kvalitet.

12.2 Reforhandling som følge av at nivåer for oppetid og forsinkelsestimer for infrastrukturen endres

Dersom oppetiden på infrastrukturen faller under 98,2 prosent målt per år, eller antallet forsinkelsestimer infrastruktur overstiger 13 000 timer målt per år har Leverandøren rett til å kreve reforhandling av denne avtalen.

Dersom oppetiden på infrastrukturen blir bedre en 98,9 prosent målt per år, eller antallet forsinkelsestimer infrastruktur faller til under 8 000 timer målt per år har Oppdragsgiver rett til å kreve reforhandling av denne avtalen.

Retten til å kreve reforhandling er begrenset til punkter i avtalen der en av partenes kostnader, inntekter eller vederlagets størrelse påvirkes av en endring i kvaliteten på infrastrukturen. For øvrig gjelder pkt. 14.6 så langt det passer.

12.3 Ny grunnrutemodell og nye tog

Leverandørens ruteproduksjon som beskrevet i Bilag A bygger på den forutsetning at infrastruktur som beskrevet i Bilag G er gjort tilgjengelig for Leverandøren. Oppdragsgiver forutsetter at Leverandøren har en tett dialog med Jernbaneverket om disse infrastrukturtiltakene. Dersom det oppstår avvik i infrastrukturforutsetningene skal Leverandøren raskt informere Oppdragsgiver og for egen regning iverksette avbøtende tiltak. Dersom infrastrukturavvikene vil medføre merkostnader for Leverandøren på til sammen mer enn 10 millioner i avtaleperioden, anses dette som en endring i avtalen og prosedyrene i pkt. 14 følges.

12.4 Sportilgang

Leverandøren skal søke sportilgang etter de regler som følger av forskrift og bestemmelser fastsatt av Jernbaneverket.

Rettigheter og plikter ved tilgang til spor og annen infrastruktur følger i sin helhet av de regler og avtaler som regulerer tilgangen, og kan ikke søkes etter bestemmelsene i denne avtale. Det samme gjelder erstatningsforpliktelser.

Partene har ikke regress etter denne avtale for erstatning eller kostnader utredet med grunnlag i Sportilgangsavtalen, eller regelverk for adgang til infrastruktur.

12.5 Endringer i Jernbaneverkets målemetoder i TIOS

Nivåene i pkt. 8.6.3.3, 12.2 og 15.4 femte avsnitt skal justeres dersom større endringer i målemetoder medfører vesentlige endringer i måltallene.

Nivået i pkt. 8.6.3.3 skal justeres tilsvarende konsekvensene av Jernbaneverkets flytting av målepunkt for registrering av forsinkelsesårsaker i TIOS for stasjonsopphold (kode 84) som skjer i 2012. Fra 2012 vil måltallet dermed fastsettes i ettertid. Oppdragsgiver antar at denne endringen vil ha liten konsekvens for forsinkelsestimer infrastruktur, men stor konsekvens for operatørvhengige forsinkelsestimer.

13 Underleveranser

Leverandøren har rett til å engasjere underleverandører til å oppfylle Trafikkavtalen, men plikter selv å utføre en betydelig del av den offentlige persontransportforpliktelsen avtalen omfatter.

Leverandøren skal på forespørsel gi Oppdragsgiver en oppdatert liste over underleverandører som brukes til å oppfylle Trafikkavtalen. Oppdragsgiver kan kreve innsyn i avtaler med underleverandører.

Leverandøren skal bare benytte seg av underleverandører som er skikket for oppgaven og som driver virksomheten i henhold til norsk lov.

Leverandøren er fullt ansvarlig for utførelsen av deler av Leveransen som utføres av underleverandører på samme måte som om han selv stod for utførelsen.

Jernbaneverket anses ikke som underleverandør i henhold til denne Trafikkavtale for leveranse av jernbaneinfrastruktur. Likt med jernbaneinfrastruktur regnes Jernbaneverkets formidling av kjørestrøm. For alle andre avtaler om leveranse mellom Leverandøren og Jernbaneverket anses Jernbaneverket som underleverandør.

Selv om Leverandøren ikke er ansvarlig for manglende leveranse fra Jernbaneverket etter foregående ledd, fritar ikke dette Leverandøren fra plikten til å iverksette avbøtende tiltak.

14 Endringer

14.1 Endringsformer

Følgende endringer kan gjøres gjeldende etter denne avtale

- produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster, jf. pkt. 14.4
- ordinære endringer i Leveransen, jf. pkt. 14.5
- vesentlige endringer, jf. pkt. 14.6

14.2 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer

Oppdragsgiver har rett til å pålegge endringer av Leveransen.

Endringer kan gå ut på at Leverandøren skal yte noe i tillegg til eller i stedet for det opprinnelige avtalte, at Leveransens omfang, karakter, kvalitet, art, utførelse eller tidspunkt skal endres, eller at avtalte ytelser skal utgå.

Dersom endringen sammen med eventuelle tidligere endringer medfører en vesentlig endring i Leveransens karakter, kan en av partene kreve reforhandling etter pkt. 14.6. Når det gjelder endring i omfang av ruteproduksjon som er en sentral del av Leveransen, anses +/- 20 prosent over hele avtaleperioden
+/- 10 prosent fra ett år til et annet
+/- 50 prosent for ett bestemt togprodukt over hele avtaleperioden
+/- 30 prosent for ett bestemt togprodukt fra ett år til et annet
for å være vesentlig.

Leverandøren plikter å omstille seg til endrede krav til ytelsen på en mest mulig effektiv måte. Kostnadsbesparelser som følge av at Oppdragsgiver frafaller krav skal i sin helhet tilfalle Oppdragsgiver.

14.3 Leverandørens rett og plikt til å foreslå endringer

Leverandøren har rett og plikt til å fremsette forslag om endringer der dette er nødvendig for å kunne overholde lover, forskrifter, krav, pålegg eller instruksjoner fra offentlige myndigheter, for å avverge skade eller fare for skade, eller for å bidra til en mer rasjonell eller effektiv utførelse av Leveransen.

14.4 Produksjonsendringer som utelukkende berører stoppmønster

Leverandøren skal ha god dialog med berørte fylkeskommuner om endringer i stoppmønster, jf. pkt. 8.4.

Leverandøren kan iverksette endringer i stoppstruktur slik denne er beskrevet i Bilag A Ruteproduksjon, nr. 8 og 9, etter egen vurdering der slike endringer ikke på annen måte påvirker innholdet i avtalen (vederlag, Leveransen og andre bestemmelser). Ved større endringer i stoppmønster, må Leverandøren, etter forutgående dialog, dokumentere skriftlig klarering fra berørte fylkeskommuner.

Med større endringer menes i denne sammenheng fjerning av stoppesteder innenfor enkeltprodukt.

Endring i stoppmønster kan iverksettes fra førstkommande ruteterminskifte etter at Leverandøren har sendt Oppdragsgiver Meddelelse om endringen etter pkt. 7.

14.5 Ordinære endringer i Leveransen

14.5.1 Virkeområde

Reglene om ordinære endringer i Leveransen kommer til anvendelse ved endringer i Leveransen som ikke er å anse som vesentlige.

14.5.2 Grunnlaget for endringsordre

Før endring bestilles ved utstedelse av endringsordre kan Oppdragsgiver kreve et overslag over hvilke konsekvenser endringen vil ha for vederlaget og for Leveransen for øvrig. Oppdragsgiver kan, der dette er relevant, kreve at det igangsettes prosedyre for å avgi pristilbud på endringer i togtilbudet. Prosedyre for å avgi pristilbud på endringer i togtilbudet fremgår av Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer. Prosedyren starter med at Oppdragsgiver legger frem spesifisering av ønsket endring for Leverandøren.

14.5.3 Endringsordre

En endringsordre skal være skriftlig, betegnet "Endringsordre" og angi at det kreves en endring. Endringsordren skal gis som en Meddelelse etter pkt. 7. Endringsordre skal inneholde en beskrivelse av hva endringen går ut på og hva som har forårsaket den.

Leverandøren skal uten ugrunnet opphold etter at endringsordren er mottatt, sende Oppdragsgiver en bekreftelse på overslaget eller pristilbudet som er gitt i henhold til pkt. 14.5.2, eventuelt utarbeide en oversikt over hvilke virkninger endringen vil ha for vederlaget og Leveransen for øvrig, hvis Oppdragsgiver ikke tidligere har bedt om overslag eller pristilbud. De virkningene som ikke er fastsatt i endringsordren skal fastsettes skriftlig i et tillegg til endringsordren og gis som meddelelse. For øvrig gjelder Leverandørens forpliktelser i henhold til avtalen også for endringer, med mindre annet er særskilt avtalt.

14.5.4 Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning

Dersom instruks, arbeidsbeskrivelser, spesifikasjoner, beregninger eller lignende som Leverandøren mottar, etter hans oppfatning inneholder endringer, skal han uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver dersom han vil påberope dette. Gjør han ikke det, taper han retten til å gjøre gjeldende at vedkommende arbeid utgjør en endring. Det samme gjelder dersom Leverandøren mottar pålegg fra offentlig myndighet om å utføre arbeid som etter hans oppfatning utgjør en endring.

Varsel skal gis som en Meddelelse etter pkt. 7.

14.5.5 Oppdragsgivers svarplikt

Når Oppdragsgiver mottar varsel fra Leverandøren skal han uten ugrunnet opphold og senest innen 30 virkedager enten utstede endringsordre eller skriftlig avslå Leverandørens anmodning. Dersom anmodningen avslås skal Oppdragsgiver enten samtidig eller uten ugrunnet opphold skriftlig begrunne hvorfor arbeidspålegget etter hans oppfatning ikke utgjør en endring. Dersom Oppdragsgiver ikke besvarer Leverandørens varsel innen 30 virkedager skal pålegget anses som en endring gitt ved endringsordre.

14.5.6 Tvist om oppfyllelse av varselplikt og svarplikt

Hvis en part ønsker å gjøre gjeldende at den andre part har varslet eller svart for sent, må han gjøre det skriftlig og uten ugrunnet opphold etter at han har mottatt varsel eller svar. Gjør han ikke det, skal varselet eller svaret anses å være gitt i tide.

14.5.7 Plikt til å utføre endringsarbeid

Hvis Oppdragsgiver avslår Leverandørens anmodning om endringsordre, plikter Leverandøren å utføre det omtvistede endringsarbeidet med mindre Oppdragsgiver pålegger Leverandøren å utsette dette inntil det er avklart om det foreligger en endring eller ikke.

14.6 Vesentlige endringer

Ved vesentlig endringer av Leveransen kan hver av partene kreve reforhandling av Trafikkavtalen.

Dersom instruksjer, arbeidsbeskrivelser, spesifikasjoner, beregninger eller lignende som Leverandøren mottar, etter hans oppfatning inneholder vesentlige endringer av Leveransen eller endringer i forhold ikke omfattet av pkt. 14.5, skal han uten ugrunnet opphold varsle Oppdragsgiver dersom han vil påberope seg rett til reforhandling.

Krav om reforhandling skal være skriftlig, betegnet "Krav om reforhandling" og angi at det kreves reforhandling. Krav om reforhandling skal gis som en Meddelelse etter pkt. 7.

Reforhandling skal foretas ut fra prinsippet om at Leverandøren verken skal tjene eller tape på endringen innenfor avtaleperioden. Leverandøren kan beregne seg vederlag for økt produksjon i samsvar med pkt. 17.

Forhandlingene starter med at den part som ønsker endringen gjennomført, presenterer bakgrunnen for og hensikten med endringen. Leverandøren skal dernest beskrive alle relevante konsekvenser av endringen (konsekvenser for vederlag, Leveransen og andre bestemmelser i denne avtalen). Partene skal deretter søke å komme frem til en omforent løsning.

Prosedylene i Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer gjelder tilsvarende, så langt de passer.

Resultatet av forhandlingene skal fremkomme gjennom en endringsordre jf. pkt. 14.5.3, samt Leverandørens bekreftelse på denne.

15 Mislighold

15.1 Informasjonsplikt

Dersom en Part er forhindret, eller har grunn til å tro at han vil bli forhindret, fra å oppfylle sine forpliktelser etter Trafikkavtalen, skal Parten straks varsle den annen Part skriftlig. Varslet skal angi årsak til hindringen og skal så vidt mulig angi når ytelsen kan gjennomføres samt opplysninger om hvordan hindringen skal utbedres, jf. pkt. 15.3. Tilsvarende gjelder dersom det må antas å påløpe ytterligere mislighold etter at første varsel er gitt. Varselet skal gis som meddelelse etter pkt. 7.

15.2 Mangel

Det foreligger mangel dersom Leveransen eller en del av Leveransen ikke er i samsvar med Trafikkavtalens krav.

15.3 Utbedring

Leverandøren skal på eget initiativ rette mangel han oppdager, selv om mangelen ikke er oppdaget eller påpekt av Oppdragsgiver.

Leverandøren har rett og plikt til å utbedre mangler som er påpekt av Oppdragsgiver slik at Leverandørens Leveranse til enhver tid er i samsvar med Trafikkavtalens krav, dersom mangelen lar seg utbedre. Oppdragsgiver kan kreve at Leverandøren skal gi melding om de utbedringer han tar sikte på å utføre, samt tidspunktet for utbedringen.

I særlige tilfeller kan Leverandøren etter nærmere avtale med Oppdragsgiver foreta utbedring med transportmiddel som fraviker kravene til materiell som fremgår av pkt. 8.5.1 og 8.7.1 annet ledd.

Leverandøren skal dekke kostnadene ved utbedringen, herunder, men ikke begrenset til, utgifter til konstatering av mangelen og andre utgifter som er en direkte og nødvendig følge av mangelutbedringen.

Dersom utbedring ikke må foretas umiddelbart, skal Oppdragsgiver sette en rimelig frist for Leverandørens utbedring. Dersom utbedring ikke er foretatt innen den fastsatte frist, eller mangelen ikke lar seg utbedre, kan Oppdragsgiver kreve prisavslag, dagbot eller partiell heving etter punktene 15.4, 15.5 og 15.6.

15.4 Prisavslag

I stedet for å kreve utbedring etter pkt. 15.3, kan Oppdragsgiver kreve prisavslag. Det samme gjelder der Oppdragsgiver krever utbedring, men hvor Leverandøren ikke kan foreta utbedring, ikke foretar utbedring innen en rimelig frist eller bare foretar delvis utbedring.

Prisavslagets størrelse fastsettes på grunnlag av den reduksjon av Leveransens verdi som mangelen representerer. Prisavslaget skal dog minst svare til den høyeste verdien av den besparelse Leverandøren har oppnådd som følge av at utførelsen ikke er kontraktsmessig eller som følge av at utbedringen ikke er foretatt.

I stedet for forholdsmessig prisavslag etter forrige ledd, kan Oppdragsgiver kreve stipulert prisavslag (bot) på kroner 10 000 for hver helt innstilt avgang som Leverandøren har ansvar for dersom regularitetsmålet pr. togproduktgruppe per rapporteringstermin angitt i pkt. 8.6.3.2 ikke nås.

Dersom Leverandøren ikke setter inn alternativ transport ved en innstilling, beregnes prisavslag (bot) lik 3 ganger prisavslag (bot) for innstilt avgang etter forrige ledd. Prisavslag (bot) for manglende alternativ transport kan kreves uavhengig av om Leverandøren er ansvarlig for innstillingen etter pkt. 8.6.3.2. Prisavslaget (bot) for manglende alternativ transport kan kreves selv om regularitetsmålet i pkt. 8.6.3.2 nås. Oppdragsgiver skal se hen til den frihet Leverandøren er gitt ved større planlagte stengningsperioder jf. pkt. 8.6.3.4.

For at Oppdragsgiver skal kunne kreve prisavslag kan ikke forsinkelsestimer infrastruktur overstige 10 500 timer eller 98,6 prosent målt i opetid per år i hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver må kreve prisavslag (bot) for innstilt avgang etter tredje og fjerde ledd innen 21 dager etter at Oppdragsgiver har mottatt rapport som angir regularitet.

15.5 Dagbøter

Dersom Leverandøren ikke rapporterer i henhold til Trafikkavtalen, jf. pkt. 8.8 og Bilag B Rapportering, kan Oppdragsgiver kreve dagbot pr. kalenderdag som Leverandøren er i mislighold med rapportering. Dagboten løper frem til misligholdet opphører.

Dagboten fastsettes til 0,02 promille av årlig kontraktssum. Ved rapportering i forbindelse med opphør eller delvis heving av avtalen settes dagboten til 0,1 promille av årlig vederlag.

Ved særskilt rapportering etter pkt. 8.8 første ledd kan Oppdragsgiver kreve dagbøter fra den frist partene blir enige om.

15.6 Delvis heving

Dersom Leverandørens betjening av en strekning eller et tilbud er mangelfull på en slik måte at det representerer vesentlig brudd på denne forpliktelsen, kan Oppdragsgiver erklære delvis heving av avtalen for denne strekningen eller dette tilbudet.

Ved delvis heving tas trafikkering av den aktuelle strekning eller betjening av det aktuelle tilbudet ut av Trafikkavtalen, uten at Leverandøren har krav på kompensasjon eller dekning av omstillingskostnader eller andre kostnader knyttet til det aktuelle tilbudet eller opphøret av kjøpsforpliktelsen.

15.7 Erstatning

Hver av Partene kan kreve erstattet ethvert påregnelig tap som kan tilbakeføres til mislighold, med mindre den misligholdende Part kan godtgjøre at han ikke var skyld i misligholdet.

Dersom misligholdet beror på en underleverandør som Parten benytter for helt eller delvis å oppfylle sine forpliktelser etter Trafikkavtalen, er Parten bare fri for ansvar dersom også underleverandør ville vært fritatt i henhold til første avsnitt i dette punktet.

Oppdragsgiver kan ikke kreve erstatning i den grad Leverandøren svarer dagbot eller det er gitt prisavslag for forholdet.

Erstatning for skade eller tap som relaterer seg til annet enn kontraktsgjenstanden, kan ikke kreves med mindre det er utvist grov skyld, dersom ikke annet følger av annet grunnlag. Det samme gjelder tap som følge av minsket eller bortfalt produksjon eller omsetning (driftsavbrudd), og annet konsekvenstap.

Erstatning for skade i forbindelse med tilgang til infrastruktur reguleres av Sportilgangsavtalen mellom Leverandøren og Jernbaneverket samt pkt. 12 i herværende avtale.

16 Force majeure

Dersom det inntreffer ekstraordinære og upåregnelige omstendigheter, som streik, lockout, krig, terror, opprør, naturkatastrofe m.m., kan den av Partene som er rammet påberope force majeure. Den Part som vil påberope seg force majeure skal gi den annen Part varsel om dette uten ugrunnet opphold.

Ingen av Partene skal anses for å ha misligholdt en forpliktelse etter Trafikkavtalen i den utstrekning han kan godtgjøre at overholdelse av den er blitt forhindret på grunn av force majeure. Den rammede Parts forpliktelser suspenderes så lenge den ekstraordinære situasjonen varer. Den annen Parts motytelse suspenderes i samme tidsrom.

Hver av Partene dekker sine kostnader forbundet med den ekstraordinære situasjonen. Partene plikter i tilfeller av force majeure uten ugrunnet opphold å informere om forhold som antas å være av betydning for den annen Part. Partene plikter å medvirke til å begrense virkningen av force majeure.

Oppdragsgiver kan i tilfeller av force majeure pålegge Leverandøren å iverksette tiltak for å begrense skadevirkningene av force majeure situasjonen, herunder pålegg om å opprettholde trafikken med alternative transportmidler. Kostnader Leverandøren har ved iverksetting av avhjelpstiltak skal dekkes av Oppdragsgiver. Det skal gjøres fradrag for besparelser Leverandøren har som følge av at Trafikkavtalens forpliktelser suspenderes i force majeure perioden.

17 Økonomiske forhold

17.1 Vederlaget

Leverandøren mottar vederlag fra Oppdragsgiver som fullt og helt oppgjør for Leveransen. Vederlaget, skal sammen med billettinntekter og andre inntekter gi dekning for kostnadene ved å produsere den avtalte leveransen, samt en rimelig fortjeneste. Avtalt vederlag, herunder en angivelse av de kostnader som er basis for vederlaget, fremgår av Bilag E. Vederlaget kan kun endres i den grad leveransen endres eller dersom vederlaget justeres i tråd med bestemmelser i denne avtalen.

Vederlaget er i norske kroner (NOK) og dekker alle offentlige avgifter ved Trafikkavtalens inngåelse. Endringer i valutakurs etter inngåelse av Trafikkavtalen gir ikke rett til tillegg eller fradrag i vederlaget. Vederlaget justeres som følge av eventuelle endringer i Leveransen.

Det faste vederlaget justeres den 1. januar hvert år, første gang 1. januar 2013, i henhold til en vektet prisindeks bestående av 50 prosent prognose for KPI-JAE avtaleåret i rapport pr. juni foregående år, hentet fra nettsiden <http://www.ssb.no/kt/arkiv/> og 50 prosent prognostisert vekst i årslønn i følge statsbudsjettet for det enkelte avtaleår.

Konsekvenser og kostnader knyttet til eventuell innføring av ERTMS i avtaleperioden er ikke inkludert i vederlaget og vil medføre endring i vederlag dersom det påfører leverandøren økte kostnader.

Endres offentlige gebyrer og avgifter som Leverandøren i henhold til Trafikkavtalen skal betale etter at Trafikkavtalen er inngått, skal det faste vederlaget justeres som følge av endringen dersom endringen er vesentlig. Vederlaget skal justeres uten tillagt merverdiavgift eller påslag for indirekte kostnader, risiko og fortjeneste. Krav om justering fremsettes skriftlig innen 2 måneder etter at endringen inntrådte.

Tilsvarende gjelder ved vesentlige endringer i priser eller vilkår for leveranser fra Jernbaneverket. Dersom endringen har sin årsak i markedsprisen Jernbaneverket betaler for strøm, gjelder ikke slik rett til justering av vederlaget for Jernbaneverkets formidling av kjørestrøm. Det fremgår av Bilag G hvilke leveranser Jernbaneverket ved undertegning av denne avtalen krever betaling/avgift for av Leverandøren.

Avtalefestede trafikkinntektsprognoser i Bilag E underbilag E-1 for strekningene på Østlandet (nærtrafikk Oslo og Intercity-trafikk) som er omfattet av avtalen for 2016 og 2017 skal justeres dersom summen av strekningenes faktiske trafikkinntekter for hele 2015 avviker med mer enn 20 MNOK fra prognosen i underbilag E-1. Vederlaget for 2016 og 2017 skal justeres tilsvarende.

Leverandøren skal rapportere faktiske trafikkinntekter og antall reiser for perioden 1. januar 2015 til 1. mai 2015 per togprodukt og strekning innen 15. mai 2015 til Oppdragsgiver. Oppdaterte inntektstall for mai og juni ettersendes av Leverandøren innen 15. juli sammen med Leverandørens prognose for hele 2015. Leverandørens prognose skal benyttes av Oppdragsgiver som grunnlag for å vurdere sannsynligheten for behovet for vederlagsendring.

Justering av vederlaget for 2016 er lik det absolutte avviket mellom summen av NSBs trafikkinntekter for 2015 for strekningene på Østlandet (nærtrafikk Oslo og Intercity-trafikk) og tilsvarende sum i prognosen for 2015 i underbilag E-1, multiplisert med den relative veksten i

trafikkinntekter fra 2015 til 2016 som angitt i underbilag E-1. Dersom faktisk trafikkinntekt i 2015 er høyere enn avtalens prognose, reduseres vederlaget for 2016. I motsatt tilfelle økes vederlaget for 2016. Beregning av justering av vederlag for 2017 skjer ved at justeringsbeløpet for 2016 multipliseres med den relative veksten i trafikkinntekter for Østlandet (nærtrafikk Oslo og Intercity-trafikk) fra 2016 til 2017 som angitt i underbilag E-1.

17.2 Leverandørens billettinntekter

Leverandøren har markeds- og inntektsansvaret og beholder alle billettinntektene fra de reisende innenfor de rammene for fastsetting og regulering av takster som er fastsatt i pkt. 11.

Eventuelle avtaler om billettsamarbeid skal ikke medføre økte forpliktelser for Oppdragsgiver, herunder økt vederlag til Leverandøren, eller redusert Leveranse.

Eventuelle andre inntekter fra persontransport med tog for de togprodukter som er angitt i Bilag A Ruteproduksjon, herunder reklameinntekter, tilfaller Leverandøren i sin helhet.

Leverandøren skal kreve inn vederlag som denne har inngått avtale om i billettsamarbeid med andre aktører.

17.3 Betaling

Det totale faste vederlaget som er fastsatt i pkt. 17.1, fremgår av Bilag E. Fast vederlag utbetales i like store deler månedlig på den tiende virkedagen i måneden.

Kostnader knyttet til alternativ transport beregnes og utbetales i samsvar med Bilag F.

Er det påløpt dagbot, eller har Oppdragsgiver andre krav som følger av Leverandørens mislighold, kan Oppdragsgiver holde tilbake så mye av betalingen at det dekker det spesifiserte kravet. For øvrig plikter Oppdragsgiver å betale uomtvistede krav innen de fastsatte betalingsfrister.

Dersom Oppdragsgiver ikke betaler Leverandøren vederlag ved forfall, skal Oppdragsgiver betale forsinkelsesrente i henhold til lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling.

Oppdragsgiver vurderer å gå over til å betale for levert produksjon. Dette vil kreve utvikling av et objektivt datagrunnlag i samarbeid med Jernbaneverket.

17.4 Effektiviseringskrav

Leverandøren skal effektivisere produksjonen under Trafikkavtalen.

18 Særlige bestemmelser for prøveordning med persontransport utført som offentlig tjeneste på Bratsbergbanen

Hensikten med prøveordningen med persontransport utført som offentlig tjeneste på Bratsbergbanen er å sikre et hensiktsmessig og forutsigbart togtilbud mellom Porsgrunn og Notodden fra ruteterminendringen i desember 2010 til ruteterminendringen i desember 2014 til en kostnad som ikke skal overstige 16 MNOK per år i 2010-kroner.

Leverandøren har adgang til å oppjustere takstene fra det tidspunkt togtrafikken er i gang på hele strekningen. På sikt legges det opp til at takstene skal komme på nivå med Leverandørens øvrige takster.

Utkast til avtale mellom Samferdselsdepartementet og Telemark fylkeskommune, Bilag I, legger premisser for leveransen av persontransport utført som offentlig tjeneste på Bratsbergbanen.

19 Overdragelse av rettigheter og plikter

Oppdragsgiver kan helt eller delvis overdra sine rettigheter og plikter etter denne Trafikkavtalen til et annet norsk offentlig organ.

Leverandøren kan bare overdra sine rettigheter og plikter etter Trafikkavtalen etter skriftlig samtykke fra Oppdragsgiver. Samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn.

Likt med overdragelse regnes fusjon, fisjon og change of control.

Rett til vederlag etter denne Trafikkavtalen kan fritt overdras. Slik overdragelse fritar ikke vedkommende part fra hans forpliktelser og ansvar.

20 Konfidensialitet

Partene har plikt til å offentliggjøre Trafikkavtalen helt eller delvis med de begrensninger som følger av regler om taushetsplikt gitt i lov eller i medhold av lov. Før offentliggjøring finner sted skal Leverandøren gis skriftlig varsel.

21 Tvister

21.1 Forhandlinger

Tvister mellom Partene i forbindelse med Trafikkavtalen skal søkes løst ved forhandlinger. Inntil en tvist er brakt inn til voldgift, kan hver av Partene be om at det avholdes et tvisteløsningsmøte hvor representanter fra både Oppdragsgiver og Leverandørens ledelse deltar.

Dersom en av Partene har bedt om et slikt møte, kan tvisten ikke bringes inn for voldgift før møtet er avholdt, med mindre slikt møte ikke kan avholdes innen rimelig tid og dette ikke skyldes forhold denne Parten svarer for.

21.2 Voldgift

Twist om gyldigheten eller tolkingen av Trafikkavtalen, og enhver annen tvist som måtte oppstå i forbindelse med Trafikkavtalen som ikke blir løst ved forhandlinger, skal avgjøres ved voldgift i Oslo i henhold til reglene i lov av 14. mai 2004 nr. 25 om voldgift.

Hver Part skal utpeke én voldgiftsdommer. De to voldgiftsdommerne skal sammen velge den tredje voldgiftsdommeren som skal fungere som voldgiftsrettens formann. Hvis en Part ikke utpeker en voldgiftsdommer innen 30 dager etter at kravet om voldgift først ble fremsatt, eller dersom de partsoppnevnte voldgiftsdommerne ikke utnevner en tredje voldgiftsdommer innen 30 dager etter at den andre partsoppnevnte voldgiftsdommer ble utnevnt, kan hver av partene kreve at den voldgiftsdommer som mangler, oppnevnes av Oslo tingrett.

22 Kontraktseksemplarer

Denne Trafikkavtalen er undertegnet i 2 – to – eksemplarer, hvorav Partene beholder ett eksemplar hver.

23 Lovvalg og forholdet til bakgrunnsretten

Avtalen er undergitt norsk rett.

Alminnelige kontraktsrettslige regler, herunder også misligholdsbeføyelser, er anvendelige om ikke annet følger av Trafikkavtalens ordlyd.

24 Underskrift og datering

Oslo 21.12.2011



For Oppdragsgiver



For Leverandør

Bilag A Ruteproduksjon

Ruteproduksjon under Trafikkavtalen 2012-2017

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

BN

SH

Bilag A Ruteproduksjon

Nr. 1.Grunnproduksjon fra ruteterminskifte desember 2011

Togprodukt-gruppe	Togprodukt på strekning	Ma. - fr.	Lørdag	Søndag	Sommerinnstilling 2012	Sommerinnstilling 2013-2017
Nattog	Oslo Bergen	1	0	1	-	-
	Bergen Oslo	1	0	1	-	-
	Oslo Stavanger	1	0	1	-	-
	Stavanger Oslo	1	0	1	-	-
	Oslo Trondheim	1	0	1	-	-
	Trondheim Oslo	1	0	1	-	-
	Trondheim Bodø	1	1	1	-	-
Fjerntrafikk	Bodø Trondheim	1	1	1	-	-
	Trondheim Bodø	1	1	1	-	-
Matetraffikk	Nelaug Arendal	5	4	4	-	-
	Arendal Nelaug	5	4	4	-	-
	Dombås Åndalsnes	4a	2	3	-	-
	Åndalsnes Dombås	4a	2	3	-	-
Regionaltrafikk	Oslo Kristiansand	4	4	3	-	-
	Kristiansand Oslo	4b	3	4	-	-
	Stavanger Kristiansand	7c	3	5	-	-
	Kristiansand Stavanger	6b	4	5	-	-
	Hamar Røros	6	2	4	maks 8 uker, maks -28% togkm	maks 8 uker, maks -28% togkm
	Røros Hamar	6	3	3	-	-
	Røros Trondheim	3	3	2	-	-
	Trondheim Røros	3	1	3	-	-
	Oppdal Trondheim	1	-	-	maks 8 uker, 100% togkm	maks 8 uker, 100% togkm
	Trondheim Oppdal	-	-	-	-	-
	Trondheim Storlien	2	2	2	-	-
	Storlien Trondheim	2	2	2	-	-
	Vinterproduksjon:				-	-
	Voss Mjølfjell	3b	1	2	-	-
	Mjølfjell Voss	3b	1	2	-	-
	Mjølfjell Myrdal	1b	1	2	-	-
	Myrdal Mjølfjell	1b	1	2	-	-
	Sommerproduksjon:				maks 8 uker, maks -20% togkm	maks 8 uker, maks -20% togkm
	Voss Mjølfjell	4b	3	3	-	-
	Mjølfjell Voss	4b	3	3	-	-
	Mjølfjell Myrdal	3b	3	3	-	-
	Myrdal Mjølfjell	3b	3	3	-	-
	Kun vinter:				-	-
	Flåm Myrdal	4	4	4	-	-
	Myrdal Flåm	4	4	4	-	-
InterCitytrafikk	Oslo Halden	se Bilag A nr. 2			Sommerinnstillingene tilpasses 6-ukers sporbrudd på Oslo S (maks 8 uker)	maks 8 uker d
	Halden Oslo				-	-
	Oslo Lillehammer				Sommerinnstillingene tilpasses 6-ukers sporbrudd på Oslo S (maks 8 uker)	maks 8 uker d
	Lillehammer Oslo				-	-
	Oslo Skien				-	-
Nærtrafikk	Skien Oslo				-	-
	Nærtrafikk Oslo	se Bilag A nr. 3			Sommerinnstillingene tilpasses 6-ukers sporbrudd på Oslo S (maks 8 uker)	maks 8 uker d
	Stavanger Egersund	se Bilag A nr. 4			maks 8 uker, maks -21,5% togkm	maks 8 uker, maks -21,5% togkm
	Egersund Stavanger	se Bilag A nr. 4			-	-
	Lerkendal Steinkjer	se Bilag A nr. 5			maks 8 uker, maks -36% togkm	maks 8 uker, maks -36% togkm
	Steinkjer Lerkendal	se Bilag A nr. 5			-	-
	Bergen Arna	se Bilag A nr. 6			-	-
	Arna Bergen	se Bilag A nr. 6			-	-
	Bergen Voss	10	5	5	-	-
	Voss Bergen	10	5	5	-	-
Porsgrunn	Notodden Porsgrunn	se Bilag A nr. 7			maks 8 uker, maks 50% togkm	maks 8 uker, maks 50% togkm
	Porsgrunn Notodden	se Bilag A nr. 7			-	-

a hvorav en avgang kjøres til/fra Lillehammer

b i tillegg kommer ett tog fredager

c hvorav en avgang kjøres Mol - Kristiansand

d) Maksimalt tak for sommerinnstillinger målt i togkm. eller settkm. skal avtales senest innen utgangen av januar 2013. Nivået skal følge tidligere praksis for sommerproduksjon.

BN 874

Nr. 2 - Frekvens InterCity-trafikk

fra ruteterminskifte desember 2011

	Mandag - Fredag					Lørdager					Søndager					
	Første	Frekvens	Siste	Rush		Første	Frekvens	Siste/Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste/Første	Frekvens	Siste	
Halden - Oslo S (ank)	05:00	60	23:00	07:00	08:00	07:00	60	16:00	120	23:00a	08:00	120	14:00	60	23:00	
Oslo S - Halden (avg)	06:00	60	00:00b	15:00	16:00	08:00	60	17:00	120	00:00ab	09:00	120	15:00	60	00:00b	
Lillehammer - Oslo S (ank)	06:00	60	23:00	08:00d		07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	15:00	60	23:00	
Oslo S - Lillehammer (avg)	06:00	60	23:00c			07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00	
Larvik - Oslo S (ank)	06:00	60	23:00	06:00	07:00	08:00	07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00
Oslo S - Larvik (avg)	05:00	60	23:00	14:00	15:00	16:00	07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	15:00	60	23:00
Skien - Larvik	9 avg						6 avg				8 avg					
Larvik - Skien	12 avg						8 avg				6 avg					

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00 tolkes som 06:00-06:59.

a) 180 minutter mellom siste og nest siste avgang

b) Siste avgang kjøres kl. 23:59

c) 120 minutter mellom siste og nest siste avgang

d) Hamar - Oslo

fra ruteterminskifte desember 2012

	Mandag - Fredag					Lørdager					Søndager						
	Første	Frekvens	Siste	Rush		Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste
Halden - Oslo S (ank)	05:00	60	23:00	07:00	08:00	06:00	60	19:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00	00:00	
Oslo S - Halden (avg)	06:00	60	00:00	15:00	16:00	07:00	60	18:00	120	00:00	08:00	120	14:00	60	23:00	00:00	
Lillehammer - Oslo S (ank)	06:00	60	23:00	07:00a		07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	15:00	60	23:00	00:00	
Oslo S - Lillehammer (avg)	06:00	60	23:00			07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00	00:00	
Larvik - Oslo S (ank)	06:00	60	00:00	06:00	07:00	08:00	07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00	00:00
Oslo S - Larvik (avg)	05:00	60	23:00	14:00	15:00	16:00	07:00	60	15:00	120	23:00	07:00	120	15:00	60	23:00	00:00
Skien - Larvik	7 avg						6 avg					5 avg					
Larvik - Skien	10 avg						4 avg					5 avg					

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00 tolkes som 06:00-06:59.

a) Hamar - Oslo

fra ruteterminskifte desember 2014

	Mandag - Fredag					Lørdager					Søndager								
	Første	Frekvens	Siste	Rush			Første		Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste
Halden - Oslo S (ank)	05:00	60	23:00	07:00	08:00		06:00		60	19:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00		
Oslo S - Halden (avg)	06:00	60	00:00	15:00	16:00		07:00		60	18:00	120	00:00	08:00	120	14:00	60	00:00		
Lillehammer - Drammen (ank)	06:00	60	23:00	07:00a			07:00		60	19:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00		
Drammen - Lillehammer (avg)	06:00	60	23:00				07:00		60	17:00	120	23:00	07:00	120	13:00	60	23:00		
Larvik - Eidsvoll (ank)	06:00	60	00:00	06:00	07:00	08:00	06:00	08:00	60	20:00	120	00:00	08:00	120	12:00	60	00:00		
Eidsvoll - Larvik (avg)	05:00	60	23:00	14:00	15:00	16:00	06:00		60	17:00	120	23:00	07:00	120	11:00	60	23:00		
Skien - Larvik	7 avg						6 avg						5 avg						
Larvik - Skien	10 avg						4 avg						5 avg						

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00 tolkes som 06:00-06:59.

a) Hamar - Oslo

For perioden desember 2011 - desember 2012 er det ingen endring i rutetilbudet sammenlignet med forutgående ruteplanperiode.

GENERELT:

Linjen (Skien)Larvik-Lillehammer kjøres som én gjennomgående linje med 13 minutters oppholdstid på Oslo S. Fremtidige minuttall opprettes både på Vestfoldbanen og mot Lillehammer.

OSLO S - HALDEN:

- Grunnrute kjøres lenger på lørdager og søndager - lavtrafikkperiodene med 120 minutters frekvens blir kortet inn.

- Det blir jevn 2-times frekvens ut driftsdegnert lørdager.

(SKIEN)LARVIK - LILLEHAMMER

- Times grunnrute Larvik - Lillehammer. Grunnrute kjøres lenger på lørdager og søndager, dvs lavtrafikkperiodene med 120 minutters frekvens blir kortet inn.

- Det blir jevn timesfrekvens Lillehammer - Oslo S alle hverdager.

- Det kjøres buss Skien -Larvik og Larvik-Skien for hver avgang det ikke kjøres tog.
(antall togavganger blir avklart når endelig materiellturnering foreligger)

GENERELT:

Økning fra fire til fem tog per time i grunnrute mellom Drammen - Oslo

Fast 10-minutters frekvens med knutepunktsstoppende tog på strekningen Asker - Lillestrøm

Linjen (Skien)Larvik - Lillehammer blir delt i to, (Skien)Larvik-Eidsvoll og Drammen - Lillehammer.

Gjennomgående reiser mellom Vestfoldbanen og stasjoner nord for Eidsvoll og omvendt vil ikke lenger tilbys uten bytte. Omstigningstiden blir 10 minutter i begge retninger. Total reisetid på slike reiser blir tilnærmet lik reisetiden i forutgående rutetermin.

OSLO S - HALDEN:

- ingen endring i rutetilbudet sammenlignet med forutgående ruteplanperiode.

(SKIEN)LARVIK - EIDSVOLL OG DRAMMEN - LILLEHAMMER

- Grunnrute kjøres lenger på lørdager og søndager for begge pendlene, dvs lavtrafikkperiodene med 120 minutters frekvens blir kortet inn.

- Det kjøres buss Skien -Larvik og Larvik-Skien for hver avgang det ikke kjøres tog.
(antall togavganger blir avklart når endelig materiellturnering foreligger)

BN SH

Nr. 3 - Frekvens nærtrafikk Oslo

fra ruteterminskifte desember 2011

	Mandag - Fredag						Lørdager						Søndager					
	Færste	Frekvens	Støt	Rute			Færste		Frekvens	Støt/Færste	Frekvens	Støt	Færste	Frekvens	Støt/Færste	Frekvens	Støt	
linje 400 Lillestrøm - Asker Asker - Lillestrøm	05:30	30	01:00	07:00a 15:00a	07:30a 15:30a	08:00a 16:00a	08:00	07:00	08:00	30	18:00	60	01:00	07:00	60	15:00	30	01:00
linje 440 Dal - Drammen Drammen - Dal	06:00	60	01:00				07:00			60	16:00	120	01:00	08:00	120	16:00	60	01:00
linje 450 Edsvell - Kongsberg Kongsberg - Edsvell	06:00	60	00:00	15:00a 08:00g	18:00a 07:00g		06:00a			60	14:00	120	23:00a	08:00a	120	14:00	60	23:00
linje 460 Almest - Skøyen Skøyen - Almest	06:00	60	00:00	07:00	08:00		07:00			60	17:00	120	01:00	09:00	120		23:00	00:00a
linje 480 Kongsvinger - Skøyen Skøyen - Kongsvinger	6 avg 8 avg						2 avg 1 avg						1 avg 2 avg					
linje 500 Ski - Skøyen Skøyen - Ski	05:00	30	00:00	07:00	07:30	08:00	09:00	07:00	08:00	30	19:00	60	00:00	07:00	60	15:00	30	00:00
linje 550 Moss - Spikkestad Spikkestad - Moss	06:00	60	00:00	06:00 15:00m	07:00 16:00m	08:00 07:00m	09:00	07:00		60	18:00	120	00:00	08:00	120	14:00	60	00:00
linje 560 Mjøen - Skøyen Skøyen - Mjøen	05:00 07:00	60 60	00:00 00:00	08:00	08:00		06:00 07:00			60	18:00	120	00:00	08:00	120	00:00	09:00	00:00
linje 580 Rakkestad - Skøyen Skøyen - Rakkestad	4 avg 3 avg																	

Kollektortrafikk representanter den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00-06:58 og for pendler med feriene 2015 skal 06:00-06:29 og 06:50-06:58

- a) Innsettning Norges reiser, i tillegg til Skøyen
b) Norges reiser til Oslo S
c) 60 minutter mellom toste og siste avgang
d) Innsettning Norges reiser til Drammen
e) Innsettning Norges reiser til Kongsvinger i Oslo S
f) Norges reiser til Lillestrøm
g) Norges reiser til Moss
h) 60 minutter mellom toste og siste avgang
i) Innsettning Norges reiser til Ski
j) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
k) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
l) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
m) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
n) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
o) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo

fra ruteterminskifte desember 2012

	Mandag - Fredag					Lørdager					Søndager						
	Færde	Frekvens	Støt	Rute		Færde		Frekvens	Støt/Færde	Frekvens	Støt	Færde	Frekvens	Støt/Færde	Frekvens	Støt	
linje 400 Lillestrøm - Spikkestad Spikkestad - Lillestrøm	05:30 05:30a	30 30	01:00 01:00	07:00 15:00	07:30 15:30	08:00 16:00	08:30 16:30	09:00 09:00				01:00 01:00	07:50 08:00	30 30		01:00 01:00	
linje 440 Dal - Drammen Drammen - Dal	06:00 06:00	30 30	00:30 00:30	07:00 15:00	07:30 15:30	08:00 16:00	08:30 16:30	09:00 09:00	06:30 07:30	30 30	18:30 18:30	60 60	00:30 00:30	07:30 07:30	60 60	12:30 12:30	00:30 00:30
linje 450 Edsvell - Kongsberg Kongsberg - Edsvell	06:00 05:00	60 60	00:00 23:00	07:00 07:00g	16:00 07:30g		07:00 08:00			60 60		00:00 23:00	07:00 06:00	60 60		06:00 23:00	
linje 480 Kongsvinger - Asker Asker - Kongsvinger	06:00 05:00	60 60	00:00 00:00	07:00 15:00	08:00 16:00	06:00 07:00		06:00 07:00		60 60	17:00 15:00	120 120	07:00 07:00	120 120	11:00 11:00	60 60	23:00 00:00
linje 500 Ski - Skøyen Skøyen - Ski	05:30 05:30	30 30	00:00 01:00	06:30 15:00	07:00 15:30	08:00 17:00	09:00 08:00	07:00 06:00	08:00 08:00	30 30	19:00 19:00	60 60	00:00 01:00	07:00 08:00	60 60	13:00 13:00	00:00 01:00
linje 550 Moss - Skøyen Skøyen - Moss	06:00 06:00	60 60	00:00 00:00	06:30 07:00	07:00 15:00	08:00 16:00	07:00 07:00			60 60		00:00 00:00	08:00 08:00	60 60		00:00 00:00	
linje 560 Mjøen - Skøyen Skøyen - Mjøen	06:00 06:00	60 60	00:00 00:00	07:00 15:00	08:00 16:00	07:00 07:00		07:00 07:00		60 60	18:00 18:00	120 120	00:00 00:00	08:00 08:00	120 120	12:00 12:00	00:00 00:00
linje 580 Rakkestad - Skøyen Skøyen - Rakkestad	4 avg 3 avg																

For pendler med feriene 2015 representanter kollektortrafikk den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00-06:58 og for pendler med feriene 2015 skal 06:00-06:29 og 06:50-06:58

- a) Færste avgang Norges reiser
b) Innsettning Norges reiser til Oslo S
c) Innsettning Norges reiser til Drammen
d) Innsettning Norges reiser til Kongsvinger
e) Innsettning Norges reiser til Lillestrøm
f) Innsettning Norges reiser til Moss
g) Innsettning Norges reiser til Ski
h) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
i) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
j) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
k) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
l) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
m) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
n) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
o) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo

fra ruteterminskifte desember 2014

	Mandag - Fredag				Lørdager				Søndager								
	Færste	Frekvens	Støt		Færste	Støt/Færste	Frekvens	Støt	Færste	Frekvens	Støt/Færste	Støt					
linje 400 Lillestrøm - Spikkestad Spikkestad - Lillestrøm	05:30a 05:30a	06:00 06:00	15 15	00:00 00:00	00:30 00:30	01:00 06:00		06:00 06:00	30 30		01:00 01:30	07:00 07:00	30 30		01:00 01:30		
linje 440 Dal - Drammen Drammen - Dal	06:00 06:00		30 30	00:30 00:30	07:00 07:00	06:30 08:30	07:30 07:30	30 30	18:30 18:30	60 60	00:30 00:30	07:30 07:30	60 60	12:30 12:30	30 30	00:30 00:30	
linje 450 Edsvell - Kongsborg Kongsborg - Edsvell	06:00 05:00		60 60	00:00 23:00	15:30 07:00g	16:00g 07:30g	07:00 08:00	60 60		60 60	00:00 23:00	07:30 06:00	60 60			06:00 23:00	
linje 480 Kongsvinger - Asker Asker - Kongsvinger	06:00 05:00		60 60	00:00 00:00	07:00 15:00	08:00 16:00	06:00 07:00	60 60	17:00 15:00	120 120	23:00 00:00	07:00 06:00	120 120	11:00 11:00	60 60	23:00 00:00	
linje 500 Ski - Lysaker Lysaker - Ski	05:30 05:30		30 30	00:00 01:00	06:30 15:00	07:00 15:30	08:00 17:00	06:00 06:00	07:00 08:00	30 30	19:00 19:00	60 60	00:00 01:00	07:00 08:00	60 60	13:00 13:00	00:00 01:00
linje 550 Moss - Lysaker Lysaker - Moss	06:00 06:00		60 60	00:00 00:00	06:30 07:00	07:00 15:00	08:00 16:00	07:00 07:00		60 60	00:00 00:00	08:00 08:00	60 60			00:00 00:00	
linje 560 Mjøen - Skøyen Skøyen - Mjøen	06:00 06:00		60 60	00:00 00:00	07:00 15:00	08:00 16:00	07:00 07:00	60 60	18:00 19:00	120 120	00:00 00:00	08:00 08:00	120 120	12:00 12:00	60 60	00:00 00:00	
linje 580 Rakkestad - Skøyen Skøyen - Rakkestad	4 avg 3 avg																

For pendler med feriene 2015 representanter kollektortrafikk den perioden togene ankommer eller har avgang fra Oslo S, dvs. 06:00-06:58 og for pendler med feriene 2015 skal 06:00-06:29 og 06:50-06:58

- a) Innsettning Norges reiser til Oslo S
b) Innsettning Norges reiser til Drammen
c) Innsettning Norges reiser til Kongsvinger
d) Innsettning Norges reiser til Lillestrøm
e) Innsettning Norges reiser til Moss
f) Innsettning Norges reiser til Ski
g) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
h) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
i) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
j) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
k) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
l) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
m) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
n) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo
o) Innsettning Norges reiser til Moss og Oslo

For perioden desember 2011 - desember 2012 er det ingen endring i rutebudsjettet sammenlignet med forrige ruteplanperiode.

GENERELLT LOKALT OG:

Så mye som mulig av juleferie togene er endelig ruteplan for desember 2011 i Oslo-tunnelen. Øving fra 3 til 4 tog per time i grunnrute mellom Drammen - Oslo S. Ikke fullstendig 10-minutters frekvens for knutepunktskissende tog Lillestrøm-Asker, kun fem tog per time alle at det en gang i timen vil være 20 minutter mellom avgangene.

LILLESTRØM-SPIKKESTAD:

- Spikkestad: Der bejert med fullstoppende tog tilfra Lillestrøm.
- 30 minutters frekvens hele driftsperioden.
- Bejert av stoppestedene Asker og Høland (Spikkestadbanen) bortsett.

DAL-DRAMMEN:

- Øving fra 60 til 30 minutters frekvens på alle stasjoner Leirvold - Jessheim - Dal.

EDVOLL-KONGSBERG:

- Linjen Neres Gardermobanen fra Lillestrøm til Gardermoen.
- Frognar og Røa: mister direkte togforbindelse med Gardermoen.
- Bejert av stoppestedene Stenberget (Sæterlandbanen) bortsett.

KONGSVINGER-ASKER:

- Timesfrekvens til Kongsvinger og forlengelse til Asker.
- Bejert av stoppestedene Stenberget, Øverås, Sæter og Gullrud (Kongsvingerbanen) bortsett.

SKIKVØYEN:

- Grunnrute kjøres lenger på søndager, dvs. lørdagsperioden med 60 minutters frekvens alle kortere.
- 3 innsettning fra Kolbotn, kun 1 innsettning forrige ruteplanperiode.

MOSS-SKØYEN:

- Linjen fortsetter i Skøyen, Reiserne tilfra stasjoner vest for Skøyen fortsetter i overgang endre tog.

MOSS-SKIKVØYEN:

- Grunnrute kjøres fra 12 på søndager, Lørdags hele søndag som i forrige ruteplanperiode.
- Rushid utvidet med en avgang i hver retning.

GENERELLT:

Øving fra tre til fem tog per time i grunnrute mellom Drammen - Oslo. Fast 10-minutters frekvens for knutepunktskissende tog Asker - Lillestrøm.

LILLESTRØM-SPIKKESTAD:

- Øving fra 30 til 15 minutters grunnrute Asker - Lillestrøm.
- 30 minutters frekvens Asker - Spikkestad.

DAL-DRAMMEN:

- Kjøres utværende som fra desember 2012.

EDVOLL-KONGSBERG:

- Kjøres utværende som fra desember 2012.

KONGSVINGER-ASKER:

- Kjøres utværende som fra desember 2012.

SKIKVØYEN:

- Linjen fortsetter i Lysaker.
- Kjøres for avgang som fra desember 2012.

MOSS-LYSAKER:

- Linjen fortsetter i Lysaker.
- Kjøres for avgang som fra desember 2012.

MOSS-SKØYEN:

- Kjøres utværende som fra desember 2012.

Nr. 4 - Frekvens nærtrafikk Stavanger - Egersund

fra ruteterminskifte desember 2011

	Mandag - Fredag							Lørdager					Søndager				
	Første	Frekvens	Siste	Rush				Første			Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste/Første	Frekvens	Siste
Stavanger - Egersund	05:00	60	23:00a	05:00	14:00	15:00	16:00	06:00			60	23:00a	09:00	60	23:00	30	00:30
Egersund - Stavanger	06:00	60	00:00b	06:00	07:00	08:00		07:00			60	00:00b	10:00	60			00:00
Stavanger - Nærbø	06:00	60	23:00					09:00	10:00	11:00			-				
Nærbø - Stavanger	09:00	60	00:00					10:00	11:00	12:00			-				
Stavanger - Sandnes	05:00	30	19:30					-					-				
Sandnes - Stavanger	06:00	30	20:30					-					-				

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Stavanger. For pendler med frekvens 60/120 skal 06:00 tolkes som 06:00-06:59 og for pendler med frekvens 30/15 skal 06:00 tolkes som 06:00-06:29 og 06:30 tolkes som 06:30-06:59.

a) I tillegg kommer to nattlokaler på fredager og lørdager. Disse har egne priser.

b) I tillegg kommer en nattikal på fredager og lørdager. Denne har egne priser.

GENERELT JÆRBANEN:

Totalt gir pendelstruktur og antall avganger

15-minutters frekvens på strekningen Stavanger - Sandnes

i tidsrommet 05:00 - 19:30 og Sandnes - Stavanger

i tidsrommet 06:00 - 20:30.

BN
S

Nr. 5 - Frekvens nærtrafikk Lerkendal - Steinkjer

fra ruteterminskifte desember 2011

	Mandag - Fredag							Lørdager			Søndager		
	Første	Frekvens	Siste/Første	Frekvens	Siste	Rush		Første	Frekvens	Siste	Første	Frekvens	Siste
Lerkendal - Steinkjer	05:00	60	19:00	120	23:00	14:00a	15:00	07:00	120	23:00	09:00	120	23:00
Steinkjer - Lerkendal	06:00	60			23:00	08:00	09:00a	09:00	120	23:00	09:00	120	23:00

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Trondheim S. For pendler med frekvens 60/120 skal 06:00 tolkes som 06:00-06:59.

a) Toget er innstilt i perioden 12.12.11 - 08.06.12

BN
SH

Nr. 6 - Frekvens nærtrafikk Bergen - Arna

fra ruteterminskifte desember 2011

	Mandag - Fredag			Lørdager						Søndager		
	<i>Første</i>	<i>Frekvens</i>	<i>Siste</i>	<i>Første</i>		<i>Frekvens</i>	<i>Siste/Første</i>	<i>Frekvens</i>	<i>Siste</i>	<i>Første</i>	<i>Frekvens</i>	<i>Siste</i>
Bergen - Arna	06:00	30	00:00	06:00	07:00	30	20:00	60	00:00a	07:00	60	00:00
Arna - Bergen	06:00	30	00:00	06:30		30	19:00	60	00:00a	07:00	60	00:00

Klokkeslettene representerer den perioden togene ankommer eller har avgang fra Bergen. For pendler med frekvens 30/15 skal 06:00 tolkes som 06:00-06:29 og 06:30 tolkes som 06:30-06:59.

a) I tillegg kommer to nattlokaler

BN
ST

Nr. 7**Produksjon nærtrafikk Porsgrunn - Notodden fra ruteterminskifte desember 2011 - desember 2014**

Togprodukt-gruppe	Togprodukt på strekning		Mandag - fredag
	Porsgrunn / Skien	Nordagutu / Notodden	
Nærtrafikk			8
	Nordagutu / Notodden	Porsgrunn / Skien	8

Enkeltavganger Skien - Porsgrunn tilkommer som en konsekvens av posisjonskjøring og behov for fylling av diesel.

Nr. 2 Stoppmønster**Krav om stopp i grunnrute (når toget betjener strekningen)**

Mindre stoppesteder, eller bare behovsstopp

Porsgrunn / Skien - Nordagutu / Notodden	
Notodden	
Trykkerud	
Nordagutu	
Nisterud	
Skien	
Porsgrunn	

BN
ST

Nr. 8

Østlandet (Nærtrafikk Oslo og IC-trafikk)

Mindre stasjoner/holdeplasser hvor begrenset stoppmønster kan legges til grunn

IC-trafikk	IC-trafikk	Nærtrafikk	Nærtrafikk	Nærtrafikk	Nærtrafikk
Halden	Skien	Kongsberg	Oslo S	Tuen	Nordstrand
Sarpsborg	Porsgrunn	Skollenborg	Bryn	Nerdrum	Ljan
Fredrikstad	Øklungen	Darbu	Alna	Fetsund	Hauketo
Råde	Eikenes	Vestfossen	Nyland	Svingen	Holmlia
Rygge	Kjose	Hokksund	Gorud	Sørumsand	Rosenholm
Moss	Larvik	Mjøndalen	Haugenstua	Blaker	Kolbotn
Ski	Sandefjord	Gulskogen	Høybråten	Rånåsfoss	Solbråtan
Oslo S	Torp	Drammen	Lørenskog	Auli	Myrvoll
	Stokke	Brakerøya	Hanaborg	Haga	Greverud
	Tønsberg	Lier	Fjellhamar	Bodung	Oppegård
	Skoppum	Spikkestad	Strømmen	Arnes	Vevelstad
	Holmestrand	Røyken	Sagdalen	Skarnes	Langhus
	Sande	Heggedal	Lillestrøm	Kongsvinger	Ski
	Drammen	Gullhella	Leirsund		Ås
	Asker	Bondivatn	Frogner		Vestby
	Sandvika	Asker	Lindeberg		Sonsveien
	Skøyen	Høn	Kløfta		Kambo
	Nationaltheatret	Vakås	Gardermoen		Moss
	Oslo S	Hvalstad	Eidsvoll Verk		Drømtorp
	Lillestrøm	Billingstad	Jessheim		Kråkstad
	Gardermoen	Slependen	Nordby		Langli
	Eidsvoll	Sandvika	Hauerseter		Skotbu
	Tangen	Blommenholm	Dal		Tomter
	Stange	Høvik	Eidsvoll		Knapstad
	Hamar	Stabekk			Spydeberg
	Brumunddal	Lysaker			Langnes
	Moelv	Skøyen			Askim
	Lillehammer	Nationaltheatret			Askim Næringsparken
					Slitu
					Mysen
					Eidsberg
					Heia
					Rakkestad

Listen kan bli revidert som konsekvens av Jernbaneverkets videreutvikling av struktur for stasjoner og holdeplasser. Stasjoner og holdeplasser som legges ned av Jernbaneverket vil som hovedregel ikke bli betjent. Eventuell betjening av nedlagte stasjoner skal følge bestemmelsene om endringer i pkt. 14.

Nr. 9

Øvrige togprodukter

Krav om stopp i grunnrute (når toget betjener strekningen)

Mindre stoppesteder, eller bare behovsstopp (nattog)

Hamar - Trondheim	Lillehammer - Dombås - Åndalsnes	Bergen - Myrdal	Oslo - Kr.sand	Kristiansand - Stavanger	Arendal - Nelaug	Trondheim - Bodø	Myrdal - Flåm	Oslo - Trondheim (Nattog)	Oslo - Bergen (Nattog)	Oslo - Kr.sand - Stavanger (Nattog)	Stavanger - Egersund (lokaltog)	Støren - Trondheim - Steinkjer (Lokaltog)
Hamar	Ringebu	Bergen	Oslo S	Kristiansand	Arendal	Trondheim	Myrdal	Oslo S	Oslo S	Oslo S	Stavanger S	Støren
Løten	Vinstra	Arna	Nationalth.	Marnardal	Nelaug	Værnes	Flåm	Lillestrøm	Lysaker	Lysaker	Paradis	Hovin
Elverum	Otta	Vaksdal	Lysaker	Storekvina		Stjørdal		Gardermoen	Asker	Asker	Mariero	Lundamo
Rena	Dombås	Dale	Asker	Sira	Flåten	Levanger	Vatnahalsen	Hamar	Drammen	Drammen	Jåttåvågen	Ler
Koppang	Åndalsnes	Voss	Drammen	Moi	Bøylestad	Verdal	Reinunga	Moelv	Vikersund	Kongsberg	Gausel	Kvål
Alvdal		Myrdal	Kongsberg	Egersund	Froland	Steinkjer	Kjosfossen	Lillehammer	Hønefoss	Bø	Sandnes	Melhus
Tynset	Hunderfossen		Nordagutu	Bryne	Blakstad	Gronng	Blomheller	Vinstra	Nesbyen	Kristiansand	Sandnes hpl.	Heimdal
Røros	Kvam	Takvam	Bø	Sandnes	Rise	Trofors	Berekvam	Otta	Gol	Moi	Ganddal	Selsbakk
Støren	Dovre	Trengereid	Neslandsvatn	Stavanger	Bråstad	Mosjøen	Dalsbotn	Dombås	Ål	Egersund	Øksnevadporten	Lerkendal
Melhus	Lesja	Bogegrend	Gjerstad		Stoa	Bjerka	Håreina	Hjerkinn	Geilo	Bryne	Klepp	Marienberg /St.Olavs hospital
Heimdal	Lesjaverk	Stanghelle	Nelaug	Nodeland		Mo i Rana	Lunden	Oppdal	Ustaoset	Sandnes	Bryne	Skansen
Trondheim	Bjørli	Bolstadøyri	Kr.sand	Breland		Rognan		Berkåk	Haugastøl	Stavanger	Nærbø	Trondheim S
		Jørnevik		Audnedal		Fauske		Støren	Finse		Varhaug	Lademoen
		Evanger	Hokksund	Snartemo		Bodø		Heimdal	Myrdal	Hokksund	Vigrestad	Lilleby
Ilseeng		Seimsgrend	Lunde	Gyland				Trondheim	Voss	Nordagutu	Brusand	Leangen
Rudstad		Bulken	Drangedal			Jørstad			Dale	Lunde	Ogna	Rotvoll
Steinvik		Gjerdåker	Vegårshei			Snåsa		Hunderfossen	Vaksdal	Drangedal	Sirevåg	Vikhamar
Opphus		Ygre	Vennesla			Gronng		Kongsvoll	Arna	Gjerstad	Hellevik	Hommelvik
Evenstad		Kløve				Harran			Bergen	Nelaug	Egersund	Hell
Stai		Urdland				Lassemoen				Marnadal		Værnes
Atna		Øyeflaten				Namsskogan			Hokksund	Audnedal		Stjørdal
Hanestad		Skiple				Majavatn			Flå	Snartemo		Skatval
Bellingmo		Reimegrend				Svenningdal				Storekvina		Skogn
Alvdal		Volli				Drevvatn				Gyland		Levanger
Auma		Eggjareid				Skonseng				Sira		Røstad/HINT
Tolga		Mjølfjell				Dunderland						Bergsgrav
Os		Ljosabotn				Lønsdal						Verdal
Glåmos		Ørneberget				Røklund						Røra
Reitan		Vieren				Valnesfjord						Sparbu
Ålen		Upsete				Mørkved						Steinkjer
Haltdalen												Asen
Langlete												Ronglan
Singsås												
Kotsøy												
Rognes												
Marienberg/St.Olavs hospital												

Listen kan bli revidert som konsekvens av Jernbaneverkets videreutvikling av struktur for stasjoner og holdeplasser. Stasjoner og holdeplasser som legges ned av Jernbaneverket vil som hovedregel ikke bli betjent. Eventuell betjening av nedlagte stasjoner skal følge bestemmelsene om endringer i pkt. 14.

BN

SA

Bilag B Rapportering

**Måleindikatorer, måltall og annen informasjon
som skal
RAPPORTERES
til Oppdragsgiver innen angitte tidsfrister under
Trafikkavtalen
2012 - 2017**

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



Bilag B: Måleindikatorer, måltall og annen informasjon som skal rapporteres til Oppdragsgiver innen angitte tidsfrister.

Måleindikator	Måltall per togprodukt (samme inndeling av togproduktene som bilag A benytter)	Tidsfrist
A) Produksjon	1. Avtalt kjørt togkm per år per togprodukt 2. Faktisk kjørt togkm per år per togprodukt 3. Andel av produksjonen som er sommerinnstilt per togprodukt målt ift antall togkm 4. Avtalt antall setekm per togprodukt per år	Pkt. 1 og 4 inngår som del av Trafikkavtalen. Resterende punkter leveres innen 1. mars påfølgende år.
B) Kapasitet	1. Levert gjennomsnittlig setekapasitet for normal virkedag for Nærtrafikk Oslo og InterCity-trafikk fordelt på morgenrush, midt på dagen og ettermiddagsrush som definert på skjema Underbilag B-1	Innen fristene for tertialrapportering som i punkt C)
C) Regularitet	1. Antall annonserte kjørte avganger i henhold til Bilag A Ruteproduksjon per måned per togproduktgruppe 2. Antall innstillinger som skyldes forhold som Leverandøren ikke har ansvar for per togproduktgruppe 3. Antall mulig kjørte avganger i henhold til Bilag A Ruteproduksjon per måned per togproduktgruppe (beregnet som tallet i nr. 1 minus tallet i nr. 2) 4. Totalt antall innstilte avganger per måned basert på tall fra Jernbaneverket som Leverandøren har ansvar for per togproduktgruppe og beskrivelse av årsaksforhold og forslag til forbedringstiltak, jf. Trafikkavtalen punkt 8.6.3.2. 5. Netto antall kjørte avganger per måned per togproduktgruppe og kommentar på hvorvidt regularitetsmålet nås (dvs. oppnådd operatøravhengig regularitet, beregnet som tallet i nr. 3 minus tallet i nr. 4) 6. Antall innstilte avganger som det ikke settes inn alternativ transport for per måned per togproduktgruppe 7. Antall innstilte avganger som Oppdragsgiver har krav på stipulert prisavslag (bot) for etter Trafikkavtalen punkt 15.4 per måned 8. Sum prisavslag målt i antall kroner	Innen 20. juni for 1. tertial 20. oktober for 2. tertial 20. februar for 3. tertial
D) Punktlighet	1. Antall tog forsinket mer enn henholdsvis 3:59 og 5:59 minutter per måned per togprodukt ift definisjon i Trafikkavtalen punkt 2	Som punkt C)

Måleindikator	Måltall per togprodukt (samme inndeling av togproduktene som bilag A benytter)	Tidsfrist
E) Forsinkelsestimer	1. Forsinkelsestimer togselskap. Antall forsinkelsestimer per måned registrert på kode 81-85 i TIOS for Leverandørens tog. 2. Forsinkelsestimer infrastruktur. Antall forsinkelsestimer per måned registrert på kode 1-6 og 92 i TIOS.	Som punkt C)
F) Passasjertall og transportarbeid	1. Trafikkinntekter per togprodukt per tertial 2. Antall reisende / trafikk tall per togtilbud per år 3. Antall reisende / trafikk tall per togtilbud per tertial, unntatt lokaltogsproduktene spesifisert i pkt. 4 under. Det skal fremgå hvilken kilde som er benyttet for å beregne antall reisende. 4 a) Antall passasjerer i nærtrafikk Oslo og nærtrafikk Stavanger som funksjon av av-og påtelling (det bes om uketall dvs 5* talt virkedag +lø+sø) 4 b) Antall passasjerer om bord på toget pr. hovedtellepunkt for nærtrafikk Bergen. 5. Antall pkm per togtilbud per år 6. Antall pkm (basert på billettstatistikken) per togtilbud per tertial unntatt nærtrafikksproduktene spesifisert i pkt. 4 over	Som punkt C) 2. Innen 1. mars påfølgende år 3. Som punkt C) 4a) Rapporteres senest 4. mnd. etter gjennomførte høst og vår tellinger (skal ikke være gjenstand for bøter) 4b) Som punkt C) 5. Innen 1. mars påfølgende år 6. Som punkt C)
G) Kundetilfredshet	Leverandøren skal gjennomføre en kundetilfredshetsundersøkelse som muliggjør måling av utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til de viktigste faktorer ved togproduktene, spesielt ift renhold, vedlikehold (herunder hærverk) og togtype. 1. Leverandøren skal presentere overordnede resultater av kundetilfredshetsundersøkelsen for Oppdragsgiver per togproduktgruppe som beskrevet i KTI, sammenlignet med tilsvarende data for tidligere år 2. Leverandøren skal i tillegg presentere følgende data per togprodukt som beskrevet i KTI sammenlignet med tilsvarende data for tidligere år: a. Hvor fornøyd de reisende er med renholdet av materiellet som benyttes b. Hvor fornøyd de reisende er med vedlikeholdet (herunder hærverk) av materiellet som benyttes	Innen 1. mars påfølgende år

BN

SA

Måleindikator	Måltall per togprodukt (samme inndeling av togproduktene som bilag A benytter)	Tidsfrist
	c. Hvor fornøyd de reisende er med typen togmateriell som benyttes beskrevet pr. togtype	
H) Nøkkeltall	1. Personellutnyttelsesgrad (Gjennomsnittlig tid i produksjon/Tilgjengelig tid (definert som Total tid - Gjennomsnittlig Sykefravær - ferie - permisjon)) 2. Offentlig kjøp per reise per produkt	Innen 1. mars påfølgende år
I) Tilgjengelighet	<u>Leverandøren skal gi en verbal beskrivelse av:</u> 1. Status i tilgjengelighetsarbeidet 2. Utfordringer fremover 3. Kort beskrivelse av gjennomførte tiltak 4. Kort beskrivelse av planlagte tiltak	Innen 1. mars påfølgende år
J) Samarbeid med andre aktører ihht. punkt 8.4	<u>Rapportering om informasjonssamarbeid</u> 1. Leverandøren skal gi en beskrivelse av hvilken aktivitet som har foregått siste år, herunder gjøre rede for Leverandørens samarbeid med andre relevante aktører, samt planer for påfølgende år <u>Rapportering om samordning av takstsystemer og rutetilbud</u> 2. Leverandøren skal gi en beskrivelse av hvilken aktivitet som har foregått siste år, herunder gjøre rede for Leverandørens samarbeid med andre relevante aktører, samt planer for påfølgende år <u>Rapportering om stasjonsutvikling</u> 3. Leverandøren skal gi en beskrivelse av hvilken aktivitet som har foregått siste år, herunder gjøre rede for Leverandørens samarbeid med andre relevante aktører, samt planer for påfølgende år	Innen 1. mars påfølgende år
	<u>Rapportering om forslag til endringer i togtilbud</u> 4. Leverandøren utarbeider og oversender årlig en samlet oversikt over de forslag til endring i togtilbud Leverandøren har mottatt fra fylkeskommune til Oppdragsgiver.	Årlig innen 15. januar

BN

8H

Måleindikator	Måltall per togprodukt (samme inndeling av togproduktene som bilag A benytter)	Tidsfrist
K) Takster og takstutvikling	1. Oversikt over endringer i eksisterende og eventuelle planlagte takstsamarbeid 2. Oversikt over alle takstsamarbeidsavtaler Leverandøren har med andre aktører og estimerte inntekter fra takstsamarbeidsavtalene	1. Løpende 2. Som A1
	3. Takstregulering dokumenteres i Bilag C Takster jf. Trafikkavtalen punkt 11.3	Årlig
L) Økonomi	1. Fullstendig revidert og signert årsrapport for NSB inkludert noter og signert revisjonsberetning 2. Offentlig kjøp regnskap revisorbekreftet og rapportert på mal somi 2010, inkludert kommentarer 3. Kapitalskjema med renteberegning 4. Andel offentlig kjøpsinntekter og kostnader ift kommersielle togprodukter 5. Restverdisikringsskjema med antatt IB og UB for påfølgende år 6. Egendekningsgrad per produkt	Årlig 14 dager etter at konsernårsrapporten foreligger
M) Annet	1. Kort kommentar om utviklingen i antall tilfeller av hærverk (og eventuelt graden av dem) 2. Oppdatert Bilag A Ruteproduksjon nr. 8 og 9 om hvilke stasjoner som betjenes dersom det har skjedd endringer i løpet av året som har gått (dersom stasjoner ikke lenger betjenes eller nye stasjoner er tatt i bruk) 3. Årlig oppdatering på status ift overordnet materiell disponeringsplan som inneholder planer for hver materielltype som viser behov for oppgraderinger, nyinvesteringer og utfasinger de neste årene jf. punkt 8.7.1	Innen 1. mars påfølgende år
N) Større planlagte stengningsperioder	<u>Ved større planlagte stengningsperioder:</u> 1. Omtale av informasjon gitt før og under avviket/stengningen 2. Omfanget av avviket i antall avganger som innstilles og volum av alternativ transport og antall reisende 3. Omtale av tiltak for inntektssikring	Første tertialrapport etter at stengningsperioden er avsluttet, men Leverandøren har likevel krav på minimum 1 måned til å fullføre rapporteringen
O) I forbindelse med avtaleslutt	1. Leverandøren plikter å utlevere relevant informasjon om togprodukter som berøres ved eventuelt avtaleslutt, herunder informasjon knyttet til alle punkter i denne oversikten, Bilag B 2. Ved delvis heving gjelder denne plikten for den aktuelle delen av tilbudet	Ved behov, senest 4 mnd etter forespørsel fra Oppdragsgiver

Leverandøren skal på forespørsel fremlegge ytterligere detaljer om blant annet:

BN

SH

- Antall passasjerer om bord på toget per avgang per hovedtellepunkt per måned per togprodukt
- Av- og påstigning på alle stasjoner i løpet av en uke (en hverdag, en lørdag, en søndag) per gjennomført høst eller vårtelling
- Kundetilfredshetsundersøkelsen per togprodukt som beskrevet i KTI.
- Antall reisende mellom angitte relasjoner
- Statistikk relatert til avvikshåndtering med buss (bussfortog.no)

Bilag C Takster

Format for dokumentasjon av takstendringen under Trafikkavtalen 2012-2017

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



1 Format for dokumentasjon av takstendringer

Det er gjennomsnittet av takstenhetene 1 til 600 for ordinær pris enkeltbillett og gjennomsnittet av takstenhetene 1 til 300 for ordinær pris månedsbillett som skal legges til grunn ved beregning av gjennomsnittlig prisøkning.

Takster og takstendringer dokumenteres i en tabell som illustrert under som viser sammenhengen mellom pris og antall takstenheter. Endringer vises med før- og etter-takster samt endring i prosent. Endringer i utlegging av antall takstenheter beskrives verbalt med effekter for relasjoner med kjent betydelig trafikkvolum.

Dokumentasjon av takster og takstendring

TEN	Enkeltbillett			30-dagers billett		
	Pris 201x	Pris 201x+1	Endring	Pris 201x	Pris 201x+1	Endring
Snittendring:			2,02 %	2,00 %		
1	34	35	2,94 %	741	756	2,02 %
2	34	35	2,94 %	741	756	2,02 %
3	34	35	2,94 %	741	756	2,02 %
4	34	35	2,94 %	798	814	2,01 %
5	34	35	2,94 %	798	814	2,01 %
6	34	35	2,94 %	798	814	2,01 %
7	34	35	2,94 %	853	870	1,99 %
8	34	35	2,94 %	853	870	1,99 %
9	34	35	2,94 %	853	870	1,99 %
10	36	37	2,78 %	862	879	1,97 %
11	38	39	2,63 %	880	898	2,05 %
12	40	41	2,50 %	880	898	2,05 %
13	41	42	2,44 %	942	961	2,02 %
14	43	44	2,33 %	942	961	2,02 %
15	45	46	2,22 %	942	961	2,02 %
16	47	48	2,13 %	989	1009	2,02 %
17	49	50	2,04 %	1004	1024	1,99 %
18	51	52	1,96 %	1004	1024	1,99 %
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
300	550	561	2,00 %	6233	6358	2,01 %
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
600	900	917	1,89 %	-	-	-

Bilag D Beregning av pristilbud ved endringer

PROSEDYRER for beregning av pristilbud ved endringer under Trafikkavtalen 2012-2017

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

BN

SH

1. Prosedyrebeskrivelse

Denne prosedyren er etablert for å sikre transparens og forutsigbarhet i prosessen med å fastsette konsekvenser av, og prise, endringer i forhold til avtalt produksjon. Prosedyren utfyller reglene i Trafikkavtalen punkt 14 Endringer. Prosedyren skal videre gi sikkerhet for at endringer prises i tråd med de prinsipper som følger av Trafikkavtalen punkt 17 og Bilag E.

Oppdragsgiver spesifiserer behov for endringer i produksjonen. Dersom Leverandøren har fremsatt forslag om endringen etter Trafikkavtalen punkt 14.3, skal Leverandøren utarbeide spesifikasjonen. På bakgrunn av Leverandørens spesifikasjon, avgjør Oppdragsgiver om Leverandøren skal iverksette prosedyre for å avgi tilbud på endringen etter punkt 14.5.2. Dersom Oppdragsgiver finner det forsvarlig av hensyn til endringens omfang, kan bindende pristilbud erstattes av overslag.

Leverandøren skal, på bakgrunn av Oppdragsgivers spesifikasjon og anmodning, iverksette prosedyre for å avgi tilbud på produksjonsendring. Prosedyren dokumenteres i Underbilag D-1 som oversendes Oppdragsgiver og inneholder følgende aktiviteter:

1. Kontrollere gjennomførbarheten mht. ruter og infrastruktur
Med bakgrunn i Jernbaneverkets nettveiledning, krav i Trafikkavtalen og den aktuelle ruteplanen gjøres det en vurdering av om infrastruktur er tilrettelagt for endringen (eksempelvis kapasitet, herunder i strømforsyningen, plattformforhold, kryssingsspor m.m.)
2. Avklaring med Oppdragsgiver
Hvis behov for avklaring av endringen, gjennomføres møte med Oppdragsgiver for å gjennomgå uklarheter og valgmuligheter.
3. Utarbeiding av ruteendringsforslag
Forslag til ruteendring utarbeides for å sikre at kryssinger, stasjonsopphold og kjøretid er gjennomførbart.
4. Beregning av trafikkinntekter og konsekvenser for de reisende
Det gjøres en vurdering av hvordan endringen påvirker inntektene samt hvilke konsekvenser endringen har for de reisende.
5. Beregning av materiellbinding og togsettkilometer
Ved hjelp av materiellturneringsplanen blir det beregnet antall togsett som planen krever og med bakgrunn i kapasitetsgrenser undersøkes muligheter for innleie, utleie eller alternativ anvendelse av materiell som fremkommer nødvendig eller overflødig i materiellberegningen. Tog og settkilometer beregnes.
6. Risikovurdering
Alle usikkerhetsmomenter skal være vurdert og kvittert ut før tiltaket gjennomføres. Dette kan for eksempel være plattformforhold på en bestemt stasjon, punktlighetsrisiko og lignende.
7. Andre konsekvenser av leveransen
Eventuelle andre konsekvenser av produksjonsendringen spesifiseres herunder eksempelvis konsekvenser for andre togtilbud.
8. Kalkulasjon
På bakgrunn av endringene i inntekts- og kostnadselementene sammenstilles dette til en pris på endringen. Prisen skal inkludere eventuelle relevante etableringskostnader – for

eksempel rekrutteringskostnader, etablering av ny kapasitet etc. Det kan beregnes fortjeneste i tråd med Trafikkavtalen punkt 17. Prisen spesifiseres i prisingsskjema.

9. Presentasjon av tilbud

Leverandøren presenterer tilbud på produksjonsendring som

- Pris med forklaring til forutsetningene
- Eventuelle andre konsekvenser

Dersom endringen er en ordinær endring etter Trafikkavtalen pkt. 14.5, skal denne prosedyren følges videre, frem til endringsordre er gitt:

10. Justeringer av spesifikasjon og overslag

Eventuelle valgmuligheter som fremkommer i løsning, herunder forslag til optimaliseringer, og kalkulasjon avklares. Oppdragsgiver kan også be Leverandøren beregne tilbud ut fra endrede endringsforslag. Eventuelle justeringer rekalkuleres og gjennomgås etter punktene 1 – 9 ovenfor.

11. Utforming av endringsordre

Dersom Oppdragsgiver krever endringen gjennomført, utformer han endringsordre med utgangspunkt i spesifikasjon gitt som basis for Leverandørens tilbud på endringen og Leverandørens tilbud. Endringsordre gis etter Trafikkavtalen punkt 14.5.3.

Dersom endringen er vesentlig etter Trafikkavtalen punkt 14.6, skal punktene 10 og 11 ovenfor erstattes med reforhandling av relevante deler av Trafikkavtalen. Forhandlingene skal ta utgangspunkt i pristilbudet fremsatt under punkt 9 ovenfor. Dersom Leverandøren ikke har varslet Oppdragsgiver senest innen fremsettelse av tilbud på endring etter punkt 9 om at Leverandøren anser endringen som vesentlig, mister han retten til å gjøre dette gjeldende.

Etter at endring er besluttet, enten som ordinær endring etter endringsordre eller som vesentlig endring etter reforhandling, skal endringen settes i verk etter denne prosedyren:

1. Rutebestilling

Jernbaneverket får oversendt en konkret bestilling av nye ruter (avgangstider og ankomsttider på alle stasjoner toget skal stoppe ved), med informasjon om hvilket togmateriell som skal betjene strekningen og når endringen skal gjelde fra. Endringen kan også medføre avbestilling av tidligere ruter.

2. Bekreftelse fra Jernbaneverket

Når bekreftelse fra Jernbaneverket foreligger, starter Leverandøren å implementere endringen. Leverandøren skal ha en tett dialog med Jernbaneverket i denne prosessen.

3. Rutepublikasjoner

Når Jernbaneverket har oversendt nye ruter, vil Leverandøren utarbeide og trykke opp nye rutepublikasjoner. Rutepublikasjonene og annen markedsinformasjon vil være viktig i forkant av enhver endring.

4. Endringer forberedes

Konsekvenser av endringer for bemanning, materiell og underleverandører iverksettes.

5. Endringen iverksettes

Ny ruteplan iverksettes.

Dersom endringen gjelder annet enn produksjonsendringer, gjelder prosedyrene ovenfor så langt de passer.

BN

SH

Underbilag D-1: Prosedyre for endringer

Aktivitet 0, spesifisering av endringen

Dersom endringen gjelder ruteproduksjon, skal Oppdragsgiver, eventuelt Leverandøren, dersom han skal spesifisere endringen etter Prosedyrebeskrivelsen annet ledd annen setning over, spesifisere endringen som angitt nedenfor i den grad det er mulig.

Reduksjon av rutetilbud / kutt av avganger

- I Gjeldende fra og til
Beskrive når endringsordre er tenkt levert, og når den skal gjelde fra. Videre må det oppgis varighet såfremt den ikke skal gjelde resten av avtaleperioden.
- II Omfang / hvilke avganger som skal kuttes
 - Hvilke tognummer
 - Mandag – fredag, lørdag – søndag
 - Endringer i sommerproduksjon
 - Spesielle uker

Økning i ruteproduksjon / økning i antall avganger

- I Gjeldende fra og til
Beskrive når endringsordre er tenkt levert, og når den skal gjelde fra. Videre må det oppgis varighet såfremt den ikke skal gjelde resten av avtaleperioden.
- II Omfang av økning / hvor mange avganger og ønsket tidspunkt
 - Ønsket tid på døgnet, helst et klokkeslett
 - Mandag – fredag, lørdag – søndag
 - Endringer i sommerproduksjon
 - Spesielle uker
- III Krav til den økte produksjonen (spesielle forhold som avviker i forhold til avtalt produksjon) f.eks:
 - Materiell, tilpasninger for økt tilgjengelighet og lignende
 - Setekapasitet

Flytting av avganger

- I Gjeldende fra og til
Beskrive når endringsordre er tenkt levert, og når den skal gjelde fra. Videre må det oppgis varighet såfremt den ikke skal gjelde resten av avtaleperioden.
- II Omfang av endring/ hvor mange avganger og ønsket tidspunkt
 - Ønsket tid på døgnet, helst et klokkeslett
 - Mandag – fredag, lørdag – søndag
 - Endringer i sommerproduksjon
 - Spesielle uker
- III Krav til den økte produksjonen (spesielle forhold som avviker i forhold til avtalt produksjon)
 - Materiell, tilpasninger for økt tilgjengelighet og lignende
 - Kapasitet, sitte- og ståplasser

Aktivitet 0: Spesifisering av endringen gjøres av den part som initierer endringen

Varighet	Omfang (tognr. / tid på døgnet)	Krav	Endring i produksjon (togkm og pkm i millioner)		
			Gammel produksjon	Ny produksjon	Endring i %
Fra:			Togkm:	Togkm:	Togkm:
Til:			Pkm:	Pkm:	Pkm:

Beskrivelse av hvorfor endringen er foreslått:

xxx

BN 87

Aktivitet 1 – 8: Fylles ut av Leverandøren og leveres til Oppdragsgiver før Leverandøren presenterer tilbudet jf aktivitet nr. 9.

Nr.	Aktivitet	Resultat (angis om aktiviteten er gjennomført og med hvilket resultat, pris oppgis i kalkyleskjema og trenger ikke gjengis her)
1	Kontrollere gjennomførbarheten mht. ruter og infrastruktur	
2	Avklaring med Oppdragsgiver	
3	Utarbeiding av ruteendringsforslag	
4	Beregning av trafikkinntekter og konsekvenser for de reisende	
5	Beregning av materiellbinding og togsettkilometer og avklaring av inn- og utleie eller alternativ anvendelse av rullende materiell	
6	Risikovurdering	
7	Andre konsekvenser av leveransen, eks. konsekvenser for andre togtilbud.	
8	Kalkulasjon (Prisen spesifiseres i prisingsskjema)	

BN 87A

Prisingsskjema

Kostnads-/inntekstposter	Pris på endring	Prosentvis endring i pris*	Kommentar
Støtteaktiviteter togfremføring			
Lokførererkostnader			
Konduktørkostnader			
Produksjonsplaner			
Operativ styring			
Vedlikehold			
Renhold			
Energi			
Salgs-/ distribusjonskostnader			
Servering			
Avvikskostnader			
Markedskostnader			
Forsikringspremie			
Andre driftskostnader			
Generelle bedriftskostnader			
Avskrivninger			
Sum kostnader uten finanskostnader			
Finanskostnader og rimelig fortjeneste			
Sum kostnader			
Trafikkinntekter			
Andre inntekter			
Sum inntekter			
Offentlig kjøpsbehov			

*Prosentvis endring i pris oppgis kun hvis det er relevant å sammenligne ny med gammel produksjon

BN PH

Bilag E Avtalt vederlag

**Avtalt vederlag
under
Trafikkavtalen
2012-2017**

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

BN SH

Årlig kjøpsbehov i 2012 priser (MNOK)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Sum
Nattog Oslo - Bergen	16,9	19,6	17,7	15,0	14,1	13,7	97,1
Nattog Oslo - Stavanger	36,6	37,2	35,4	33,0	32,5	32,1	206,8
Nattog Oslo - Trondheim	20,5	19,9	19,6	17,0	15,7	15,1	107,8
Nattog Trondheim - Bodø	60,4	60,7	60,0	56,7	54,8	54,3	346,9
Dagtog Trondheim - Bodø	124,1	124,3	123,7	120,2	116,2	113,0	721,4
Dombås - Åndalsnes	39,9	39,4	39,7	39,1	38,1	37,2	233,4
Nelaug - Arendal	15,3	12,8	15,1	15,0	14,9	14,4	87,5
Oslo - Kristiansand	60,4	57,0	55,7	53,5	47,5	45,0	319,1
Kristiansand - Stavanger	88,1	85,3	84,5	82,0	75,6	73,5	488,9
Hamar - Røros	58,6	55,9	56,3	55,6	53,9	52,6	332,9
Røros - Trondheim	38,3	37,4	37,5	37,1	36,5	35,8	222,6
Trondheim - Storlien	13,6	13,3	13,0	13,5	13,5	13,3	80,1
Flåmsbana Vinter	14,5	16,1	16,0	18,4	21,1	20,1	106,2
Oslo - Halden	122,1	119,0	112,5	84,3	79,8	75,1	592,7
Oslo - Lillehammer / Drammen - Lillehammer	167,7	146,1	134,0	85,0	92,4	82,7	708,0
Oslo - Skien / Eidsvoll-Larvik	230,1	232,0	212,6	173,9	157,9	142,7	1 149,1
Nærtrafikk Oslo (linje 400)	163,5	249,6	271,5	337,7	331,2	319,2	1 672,8
Nærtrafikk Oslo (linje 440)	147,3	337,3	327,7	287,9	278,8	271,9	1 650,9
Nærtrafikk Oslo (linje 450)	255,3	215,8	177,2	102,4	75,7	69,3	895,7
Nærtrafikk Oslo (linje 460)	116,2	152,8	157,7	137,6	142,3	138,7	845,4
Nærtrafikk Oslo (linje 500)	122,6	135,6	170,2	162,4	161,2	152,3	904,4
Nærtrafikk Oslo (linje 550)	117,4	131,9	133,7	110,1	97,6	96,4	687,1
Nærtrafikk Oslo (linje 560)	111,1	115,2	115,7	99,4	96,0	95,7	633,0
Stavanger - Egersund	179,0	169,5	174,5	163,1	160,0	156,6	1 002,8
Lerkendal - Stjørdal/ Steinkjer	112,0	107,0	107,0	106,9	106,8	105,4	645,2
Bergen - Arna	22,7	23,9	25,7	23,9	23,7	22,5	142,4
Bergen - Voss	59,9	61,9	71,1	65,6	64,7	60,5	383,7
Bodø-Rognan	27,0	26,5	26,6	26,1	25,3	24,5	156,1
NSBs kjøpsbehov ekskl. Bratsbergbanen	2 541,1	2 802,9	2 791,9	2 522,5	2 428,1	2 333,5	15 420,0
Bratsbergbanen	16,4	16,4	16,4	-	-	-	49,1
NSBs kjøpsbehov inkl. Bratsbergbanen	2 557,5	2 819,3	2 808,2	2 522,5	2 428,1	2 333,5	15 469,1
Vederlag fra SD	2 436,4	2 746,4	2 766,4	2 620,0	2 510,0	2 390,0	15 469,1

Linjedefinisjoner Nærtrafikk Oslo

Oslo (linje 400)
Oslo (linje 440)
Oslo (linje 450)
Oslo (linje 460)
Oslo (linje 500)
Oslo (linje 550)
Oslo (linje 560)

2012:

Asker - Lillestrøm
Skøyen - Eidsvoll
Kongsberg - Eidsvoll
Skøyen - Kongsvinger
Skøyen - Ski
Spikkestad - Moss
Skøyen - Mysen

2013-2014:

Spikkestad - Lillestrøm
Dal-Drammen
Kongsberg - Eidsvoll
Asker - Kongsvinger
Skøyen - Ski
Moss - Skøyen
Skøyen - Mysen

2015-2017:

Spikkestad - Lillestrøm
Dal-Drammen
Kongsberg - Eidsvoll
Asker - Kongsvinger
Ski-Lysaker
Moss-Lysaker
Mysen-Skøyen

BN

SH

Bilag F Prosedyre for håndtering av kostnader til alternativ transport

**PROSEDYRE
for
håndtering av kostnader til alternativ transport under
Trafikkavtalen
2013-2017**

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

1. Innledning og formål

Partene har ikke detaljert kunnskap om omfanget av kostnader til alternativ transport som vil kunne påløpe i avtaleperioden, da disse kostnadene i all hovedsak oppstår som en følge av uforutsette hendelser som ras og flom og fordi omfanget av planlagte arbeider i liten grad er konkretisert for hele avtaleperioden av Jernbaneverket.

Partene er enige om å håndtere kostnader knyttet til alternativ transport i avtaleperioden etter en prosedyre som fremgår av dette bilaget. Prosedyren skal ha virkning fra 2013-2017.

Leverandøren har ansvaret for den praktiske gjennomføringen av bestilling og oppfølging av alternativ transport ved alle typer avvik i togtrafikken uavhengig av årsak, jf. pkt. 8.6.3.4 og pkt. 13.

Formålet med herværende prosedyre er å unngå å betale mer enn nødvendig til alternativ transport gjennom avtaleperioden. Partene har på sikt som målsetning å legge til rette for en eventuell ordning der kostnader til alternativ transport ved lengre stengninger grunnet større investeringsprosjekter kan dekkes gjennom utbyggingskostnadene.

For 2012 vil NSB ha risikoen for kostnader til alternativ transport for alle typer avvik gjennom det faste vederlaget. Leverandøren skal benytte 2012 til datafangst for å klassifisere kostnader til alternativ transport knyttet til de ulike typene av avvik og til å teste ut at prosedyren angitt i dette bilaget fungerer mellom Jernbaneverket, Leverandøren og Oppdragsgiver.

BN

SAA

2. Forutsetninger

Leverandøren vil benytte 2012 til å utarbeide et grunnlag slik at selskapet kan fordele kostnadene til alternativ transport etter følgende tre kategorier:

- 1) Planlagte avvik som varsles av Jernbaneverket i forkant av ruteterminskifte i desember og juni for påfølgende halvår
- 2) Planlagte avvik som varsles av Jernbaneverket i løpet av året, utenom ruteterminskiftene
- 3) Avvik som oppstår uten forvarsel

Det er satt av totalt 1 036 millioner 2012-kr til alternativ transport i avtaleperioden 2013-2017. Dersom de totale kostnadene til alternativ transport overstiger dette nivået vesentlig har Leverandøren rett til å kreve reforhandling. Som vesentlig regnes en økning på 5 % eller mer av den totale rammen satt av til alternativ transport. Rett til reforhandling gjelder kun kostnader og krav satt til alternativ transport.

Leverandøren skal for 2013 anslå kostnader knyttet til avvik i kategoriene 1)-3), innen utløpet av 2012.

3. Prosedyrebeskrivelse

For "Planlagte avvik som varsles av Jernbaneverket i forkant av ruteterminskifte i desember og juni for påfølgende halvår", kategori 1) legges det opp til følgende prosedyre for å håndtere kostnader til alternativ transport i avtaleperioden 2013-2017:

- 1) Jernbaneverket gir Leverandøren en oversikt over planlagte avvik/stengninger for kommende delrutetermin (slik praksis også er i dag) i samsvar med nettveiledning.
- 2) Leverandøren utarbeider en forkalkyle for hele påfølgende avtaleår der selskapet anslår hvor mange passasjerer som vil bli berørt og anslagsvis hvor mye selskapet tror kostnadene til alternativ transport vil komme på innen 1.12.xx og reviderer denne for andre halvår innen 1.6.xx. Forkalkylen sendes Oppdragsgiver. Kopi av forkalkylen oversendes Jernbaneverket som har ansvar for de planlagte stengningene og dermed også omfanget av togtilbudet som berøres før ruteplanen for delruteterminen fastsettes. Dersom Jernbaneverket har et ønske om det, kan kopi av forkalkylen diskuteres med Leverandøren. Dette for å øke forståelsen for kostnadene knyttet til de ulike stengningene. Oppdragsgiver avsetter midler til alternativ transport (over kap.1351 post 70) etter dialog med Leverandøren og kan, dersom Oppdragsgiver ser behov for det, forespørre Jernbaneverket om Jernbaneverket har noen formening om den forkalkylen Leverandøren foreslår.
- 3) Oppdragsgiver utbetaler de avsatte midlene til alternativ transport til Leverandøren fordelt over 12 måneder forskuddsvis sammen med det faste vederlaget.
- 4) Oppdragsgiver etterregner de faktiske kostnadene mot kalkylen og det forskuddsbetalte beløpet. Dette avregnes mot kommende utbetaling i rimelig tid etter at tilstrekkelig datagrunnlag er mottatt fra Leverandøren.

Prosedyre for kategori 2) og 3):

For "Planlagte avvik som varsles av Jernbaneverket i løpet av året, utenom ruteterminskiftene" kategori 2) og "Avvik som oppstår uten forvarsel", kategori 3) legges det opp til følgende prosedyre for å håndtere kostnader til alternativ transport i avtaleperioden 2013-2017:

- 1) Leverandøren skal anslå omfang av og kostnader til alternativ transport for avvik etter kategori 2) og 3) for påfølgende avtaleår innen 1/12-xx.
- 2) Oppdragsgiver avsetter midler til alternativ transport (over kap.1351 post 70) etter dialog med Leverandøren og kan, dersom Oppdragsgiver ser behov for det, forespørre Jernbaneverket om Jernbaneverket har noen formening om den forkalkylen Leverandøren foreslår.
- 3) Oppdragsgiver utbetaler de avtalte midlene til alternativ transport til Leverandøren fordelt over 12 måneder forskuddsvis sammen med det faste vederlaget. Dette ansees som fullt og helt oppgjør for avvik i kategori 2) og 3) ilt året.

Rapporteringskrav for kategori 1)-3):

- 1) Leverandøren sørger for å registrere grunnlag underveis i året gjennom sitt system bussfortog.no. Leverandøren lager en evalueringsrapport ved årsslutt. Leverandøren skal i evalueringsrapporten rapportere på
 - antall passasjerer som benyttet det alternative transporttilbudet (buss/taxi) slik at dette kan sammenholdes mot anslaget på hvor mange passasjerer Leverandøren anslo ville bli berørt for kategori 1) avvik og for kategori 2) avvik i den grad det er mulig,
 - de faktiske kostnadene fordelt på de avtalte kategoriene slik at dette kan sammenliknes med forkalkylen
- 2) Denne evalueringen oversendes Jernbaneverket og Oppdragsgiver innen 28/2-xx.

BN

SH

- 3) Oppdragsgiver, eller en denne utpeker, kan gjennomføre en etterkontroll av forkalkylen dersom dette anses ønskelig.

4. Endringer

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å kreve endringer i prosedyren i samsvar med Trafikkavtalen pkt. 14.

Leverandøren skal sammen med Jernbaneverket benytte delruteterminskiftet i juni 2012 som en testperiode for denne prosedyren.

Bilag G Infrastrukturtilgjengelighet

Krav til infrastrukturtilgjengelighet for nye tog og ny grunnrutemodell under Trafikkavtalen 2012-2017

mellom

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

og

NSB AS



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

BN SH

1. Infrastrukturtiltak gjennomført for innfasing av nye tog og realisering av forbedret togtilbud

Bilaget angir de forutsetninger som ligger til grunn for avtalt produksjon. Dersom infrastrukturtilstand avviker fra "krav til idriftsettelse" i dette bilaget, må kompenserende tiltak iverksettes eller produksjon justeres til et nivå tilpasset infrastrukturens kapasitet. Kompenserende tiltak er ikke kostnadsberegnet eller inkludert i vederlaget og reguleres av Trafikkavtalen pkt. 12.3.

- Aktuelt kompenserende tiltak for manglende henstillingskapasitet vil være
 - posisjonskjøring til nærmeste stasjon med ledig henstillingskapasitet, eller
 - posisjonskjøring til nærmeste nabostasjon med ledig sporkapasitet til henstilling i togspor med vakthold/bemannning
- Aktuelle kompenserende tiltak for manglende plattformlengder vil være temporært
 - betjening med buss
 - ikke betjent
 - løsning med individuell dørstyring (betinget av SJTs godkjenning)
 - dispensasjon fra gjeldende krav (betinget av SJTs godkjenning)

1.1 Innfasing av nye tog:

Infrastruktur	Beskrivelse av tiltak	Krav til idriftsettelse
Lier stasjon	Plattformforlengelse	15.09.12
Eidsvoll vending fase 1	Vendespor forlenges til 240m	15.09.12
Eidsvoll henstilling	Henstillingskapasitet for økte toglangder og antall.	08.12.12
Borgestad henstilling	Tilrettelegging for midlertidig henstilling til Skien henstilling er bygget	19.02.12
Kongsberg henstilling	Henstillingskapasitet for økte toglangder	15.09.12
Drammen henstilling	Henstillingskapasitet for økte toglangder og antall	15.09.12
Moelv stasjon	Plattformforlengelse (SJT)	10.06.12
Hauerseter stasjon	Plattformforlengelse	08.12.12 Fra 12.04 til 08.12 må kjøring skje med enkeltsett
Dal stasjon	Plattformforlengelse	12.04.12 Fra 12.04 til 08.12 må kjøring skje med enkeltsett
Moss henstilling 1)	Henstillingskapasitet for økte toglangder, elektrifisering et eksisterende spor	15.09.12
Kongsvinger henstilling	Henstillingskapasitet for økte toglangder	01.05.13
Tuen stasjon	Plattformforlengelse	01.05.13
Skien henstilling	Henstillingskapasitet for økte toglangder og antall	05.12.15

1): Kapasitet for henstilling av 2 togsett type 72

For innfasing av nye tog og rutemodell med nye minuttall forutsettes det at Steinberg ikke betjenes.

BN

SH

1.2 Rutetilbud fra desember 2012:

Infrastruktur	Beskrivelse av tiltak	Krav til idriftsettelse
Frogner stasjon	Ny plattform	08.12.12

For rutetilbudet fra desember 2012 forutsettes det at Hallenskog og Åsåker ikke betjenes.

1.3 Rutetilbud fra desember 2014:

Infrastruktur	Beskrivelse av tiltak	Krav til idriftsettelse
Oslo S - Lysaker	Kapasitetsøkende tiltak; signal, spor Skøyen	13.12.14
Lillestrøm spor 13	Kapasitetsøkende tiltak Lillestrøm stasjon	13.12.14
Høvik stasjon	Vendekapasitet tilpasset produksjon	13.12.14
Eidsvoll vending fase 2	Vendekapasitet tilpasset produksjon	13.12.14
Lillestrøm hensetting	Økt hensettingskapasitet tilpasset produksjonsvolum	13.12.14
Ski stasjon	Økt hensettingskapasitet tilpasset produksjonsvolum	13.12.14
Strømforsyning	Nye omformere	13.12.14

2. Infrastrukturtenester som Leverandøren betaler vederlag eller avgift til Jernbaneverket for

Infrastrukturtenestene som er listet opp nedenfor er de tjenestene Leverandøren på tidspunktet for inngåelsen av Trafikkavtalen betaler vederlag/avgift til Jernbaneverket for.

Dersom Leverandøren må betale vederlag til Jernbaneverket for andre tjenester eller vederlaget for de opplistede tjenestene endres vesentlig, skal vederlaget fra Oppdragsgiver justeres i henhold til Trafikkavtalen pkt. 17.1.

1. Energi; kjørestrøm inkludert nettleie
2. Kjøreveisavgift Gardermobanen, herunder inkludert stasjonstjenester på Lillestrøm og Gardermoen
3. Togvarmeposter, herunder inkludert
 - Energi inkl nettleie
 - Leie av infrastruktur (teknisk installasjon)
4. Kompensasjon for bruk av Jernbaneverkets infrastruktur på driftsbanegårder
 - Bergen stasjon; kostnader knyttet til drift av renholdsplattform (strøm, vann, brøyting), etter egen avtale.

**Bilag I Utkast til avtale mellom Samferdselsdepartementet og
Telemark fylkeskommune om togtilbudet på Bratbergbanen**

**Utkast til avtale mellom Samferdselsdepartementet og
Telemark fylkeskommune om togtilbudet på Bratbergbanen
som premiss
under
Trafikkavtalen
2012-2017**

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

BN 8H

1. Staten v/Samferdselsdepartementet vil, som en prøveordning, overta ansvaret for kjøp av persontransporttjenester fra NSB med lokaltoget på Bratsbergbanen i en tidsavgrenset periode på 4 år. Ansvarsoverføringen skjer fra ruteterminskiftet i desember 2010 til ruteterminskiftet i desember 2014. Målet er 100 000 reisende på banen i 2014.
2. Telemark fylkeskommune skal bidra til å legge forholdene til rette for økt trafikk med banen ved å følge opp *Strategisk plan, datert 15.08.2010*, og *Markeds- og tiltaksplan for Bratsbergbanen, datert 22.11.2010*, utarbeidet av NSB og Telemark fylkeskommune i fellesskap. Dette innebærer bl.a. bedre rutekoordinering med den lokale kollektivtrafikken, og vektlegging av den arealpolitiske planleggingen i samarbeid med de aktuelle kommunene.
3. Telemark fylkeskommune skal årlig rapportere til Samferdselsdepartementet status og effekt av de tiltak som listes i nevnte planer, samt eventuelle korrigerende eller ytterligere tiltak dersom ønskede effekter uteblir.
4. NSB skal som togoperatør legge forholdene best mulig til rette for å bidra til at målet om 100 000 passasjerer nås ved å følge opp den felles Markeds- og tiltaksplan for Bratsbergbanen, nevnt ovenfor. NSB skal løpende, fortrinnsvis en gang pr. tertial rapportere om trafikkutviklingen til Telemark fylkeskommune iht Strategiplan for Bratsbergbanen etter nærmere avtale med Fylkeskommunen.
5. Prøveordningen skal evalueres etter 3 år.
6. Dersom det ikke oppnås 100.000 årlig reisende innen frist for søknad om ruteleier i april 2014, legges togtilbudet ned eller Telemark fylkeskommune overtar på nytt tilskuddsansvaret for lokaltoget på Bratsbergbanen. Dersom det er over 100.000 reisende skal det innledes drøftinger med Samferdselsdepartementet om hvem som skal sitte med tilskuddsansvaret ved ruteterminskiftet i desember 2014. Bestemmelsen forutsetter at det foreligger sikre og verifiserte data som gir et korrekt bilde av trafikkmengden på Bratsbergbanen og at ikke betydelige driftsforstyrrelser har påvirket tallene. Ved beregningen av antallet passasjerer i måneder der mer enn 5 % av togavgangene gjennomføres med alternativ transport, kan uansett antallet fra foregående eller påfølgende måned benyttes. Høyeste tall benyttes.
7. Statens økonomiske ansvar er begrenset til 16 mill. kr. per år i 2010-priser. Vederlaget justeres den 1. januar hvert år, første gang 1. januar 2012, i henhold til en vektet prisindeks bestående av 50 % prognose for KPI-JAE avtaleåret pr 1. juli foregående år og 50 % prognostisert vekst i årslønn i følge statsbudsjettet for det enkelte avtaleår. Telemark fylkeskommune kan dekke kostnader som måtte påløpe utover dette, jf pkt. 8 og 9. Staten har likevel det fulle og hele ansvaret, med tilhørende rettigheter, for kjøpet av togtilbudet på Bratsbergbanen.
8. Prøveordningen på Bratsbergbanen er basert på at Samferdselsdepartementet yter et fast årlig beløp for det togprodukt som er angitt i vedlegg til denne avtale. Dette er imidlertid ikke til hinder for at NSBs leveranse kan endres hvis Telemark fylkeskommune betaler merkostnadene og det ikke har konsekvenser for NSBs øvrige leveranser av persontransport til Samferdselsdepartementet.
9. NSB skal, så langt det er mulig, søke å holde leveransen innenfor et kjøpsbehov på 16 mill. kr. per år, regulert i samsvar med pkt. 7. Departementet vil kunne si opp sin avtale med NSB med ett års varsel dersom behovet for offentlig kjøp overstiger denne rammen og det overskytende beløp ikke dekkes av Telemark fylkeskommune. En eventuell oppsigelse skal skje innen årlig frist for rutebestilling.

BN JH

Bilag H Prosess for forslag til endringer i togtilbud fremsatt av regionale myndigheter

**Prosess for forslag til endringer i togtilbud fremsatt av regionale myndigheter
under
Trafikkavtalen
2012-2017**

**mellom
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
og
NSB AS**



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev:

Oslo kommune

Fylkeskommunene

Deres ref

Vår ref
11/110- EWB

Dato
23.01.2012

Prosess for regionalt fremsatte forslag til endringer i togtilbud

Samferdselsdepartementet kjøper persontransporttjenester med tog fra NSB AS (NSB) for om lag 2,43 milliarder kroner i 2012. For at togtilbudet skal være attraktivt, i tillegg til et sikkert og miljøvennlig transportalternativ, er det viktig at regionale myndigheter er involvert slik at lokale ønsker og behov kan hensyntas så langt det lar seg gjøre.

Regionale myndigheter deltar i ulike fora der departementet ikke er en naturlig deltager. For å sikre en god og tilnærmet lik behandling av forskjellige lokale og regionale innspill til endringer i togtilbudet i fremtiden, har departementet lagt opp til en prosess for å involvere NSB, Jernbaneverket og departementet på en hensiktsmessig måte når endringer initieres lokalt.

Følgende forslag til endringer omfattes av denne prosessen:

- endringer i eksisterende togtilbud,
- nye togtilbud,
- større endringer i rutetider som påvirker andre togtilbud,
- andre endringer som har økonomiske konsekvenser for staten og
- endring av stoppstruktur

Større endringer som naturlig hører inn under KVV/KS1-regimet omfattes ikke av herværende prosess, men følger de nevnte prosesser.

61 SH

Årlig prosess for endringer i togtilbud som initieres av fylkeskommunen:

1) Fylkeskommunen fremmer skriftlig søknad om endringer i togtilbud til Samferdselsdepartementet, med kopi til NSB, innen årlig frist 1. juni.

Søknadens innhold:

- a) En beskrivelse av endringsforslaget.
- b) En begrunnelse for forslag til endring i togtilbud.
- c) Planer fra fylkeskommunen for hvilke tiltak fylkeskommunen vil iverksette lokalt for å støtte opp under endringen, eksempelvis bedre koordinering mot lokal rutegående transport, arealplanlegging, knutepunktsutvikling, parkeringsrestriksjoner, innfartsparkering, etc.
- d) Eventuelt et anslag på hvilken effekt endringen vil ha for antall reisende.

Samferdselsdepartementet kan sende søknad i retur til fylkeskommunen dersom søknadsgrunnlaget anses mangelfullt.

2) NSB sender sin overordnede vurdering av forslaget til Samferdselsdepartementet innen årlig frist 15. august.

3) Samferdselsdepartementet oversender relevante forslag til Jernbaneverket for vurdering av om forslaget lar seg gjennomføre uten å skape kapasitetsutfordringer. Jernbaneverket vurderer videre hvilke eventuelle behov for infrastrukturtiltak forslaget utløser og vil ved behov foreta samfunnsøkonomiske vurderinger av forslaget. Grunnlaget skal foreligge til 1.november.

4) Samferdselsdepartementet starter eventuelt prosessen for endringer i Trafikkavtalen mellom departementet og NSB, i samsvar med prosedyrene i Trafikkavtalen.

5) NSB overleverer pristilbud til Samferdselsdepartementet innen årlig frist 15. januar.

6) Samferdselsdepartementet vurderer tilbudet og gir eventuelt NSB betinget tilsagn om bestilling av ruteleier første uken i april dvs. en uke før frist for rutebestilling hos Jernbaneverket.

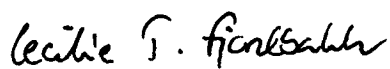
7) Samferdselsdepartementet gir endelig tilbakemelding til NSB med kopi til berørte fylkeskommuner og Jernbaneverket.

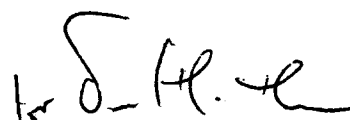
8) Endringen trer i kraft fra avtalt hovedterminskifte.

Samferdselsdepartementet har også i Trafikkavtalen for perioden 2012 – 2017 lagt vekt på at NSB skal ha en god dialog med regionale myndigheter med henblikk på utvikling av et sammenhengende kollektivtilbud. NSB skal bidra til god samordning med fylkeskommunen, eller det organet som håndterer fylkeskommunens kjøp av kollektivtransport, om ruteplanleggingen og rutesamordning, herunder knutepunktutvikling for kollektivtrafikk. NSB skal i denne sammenheng ved behov gå i dialog med fylkeskommunen om justering av stoppmønsteret dersom dette kan gi et samlet sett bedre kollektivtilbud.

Samferdselsdepartementet ser frem til et godt og forutsigbart samarbeid med fylkeskommunene ved eventuelle forslag til endringer i togtilbudet.

Med hilsen


Cecilie Taule Fjordbakk e.f.


Eirik Wærn Bratland

Kopi til:

Jernbaneverket
NSB AS