

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

mellom Jernbanedirektoratet (org.nr. 916 810 962),
heretter Oppdragsgiver,
og SJ Norge AS (org.nr. 917 587 728), heretter
Leverandøren.

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal/Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Trafikkavtalens signaturdokument

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Trafikkavtalens signaturdokument.	28.06.2019
2.0	Tilpasset reforhandlet Trafikkavtale	1.7.2022

1 Reforhandlet Trafikkavtale

Grunnet uforutsette omstendigheter som følge av Covid-19 og krigen i Ukraina har partene reforhandlet Trafikkavtalen. De reforhandlede avtalevilkår gjelder fra 1.7.2022.

Reforhandlet avtale innebærer at følgende avtaledokumenter som nevnt ovenfor blir erstattet av reviderte versjoner:

- Dette dokument (signaturdokumentet) versjon 2.0
- Trafikkavtalens avtalebestemmelser versjon 2.0
- Vedlegg A Leveransebeskrivelse Fellesbestemmelser versjon 3.0
- Vedlegg A-1 Fj-tog Trondheim S – Bodø samt R-tog Rognan – Bodø versjon 2.0
- Vedlegg A-2 Fj-tog Oslo S – Trondheim S versjon 2.0
- Vedlegg A-3 R-tog Lundamo_Melhus – Trondheim S – Steinkjer versjon 2.0
- Vedlegg A-4 R-tog Dombås – Åndalsnes versjon 2.0
- Vedlegg A-5 R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien versjon 2.0
- Vedlegg A-6 R-tog Hamar – Røros – Trondheim S versjon 2.0
- Vedlegg B Vederlag og andre økonomiske forhold versjon 4.0.
- Vedlegg B-1 Prisliste versjon 2.0
- Vedlegg D Administrative bestemmelser og Rapportering versjon 2.0.
- Oppsummering av endringer til Vedlegg J av 1.7.2022

Øvrige avtaledokumenter videreføres uendret som en del av denne avtalen.

2 Underskrift og dato

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

Oslo, 29.3.2023

Knut Sletta
Jernbanedirektør
Jernbanedirektoratet

Oslo 29.3.2023

Monica Lingegård
Styreleder
SJ Norge AS

Oslo 29.3.2023

Styremedlem
SJ Norge AS

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Trafikkavtalens avtalebestemmelser

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Trafikkavtalens avtalebestemmelser.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet avtale Punkt 4 Varighet Punkt 8.4 Ex-post justering av vederlag Punkt 12 Opsjoner	1.7.2022

Innhold

0 Definisjoner og begreper	5
1 Partenes representanter	7
2 Enerett og kompensasjon	8
2.1 Enerett til offentlig kjøpt persontransport med tog.....	8
2.2 Kompensasjon ved tillatelse til andre togoperatører	8
3 Risikoplassering	8
4 Varighet.....	9
5 Leverandørens plikter	11
5.1 Plikt til å utføre persontransport med tog.....	11
5.2 Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre påvirkede	11
5.3 Plikt til å følge lover og forskrifter	11
5.4 Plikt til å inngå avtaler	11
5.5 Krav til å stille kvalifisert personell til disposisjon for Oppdragsgiver	12
5.6 Virksomhetsoverdragelse	12
5.6.1 Pensjon.....	12
5.7 Rapporterings- og informasjonsplikt	13
5.8 Plikter ved gjennomgående billettering	13
5.9 Plikter ved opphør	13
6 Oppdragsgivers plikter.....	14
7 Immaterielle rettigheter mv.	14
8 Leverandørens inntekter mv.	15
8.1 Leverandørens inntekter	15
8.2 Leverandørens vederlag	15
8.3 Betaling av vederlag.....	15
8.4 Ex-post justering av vederlaget	16
9 Oppstartsfasen	16
9.1 Forberedelser til drift	16
9.2 Forsinkelse i Oppstartsfasen	16
10 Drifts- og Avviklingsfasen	17
10.1 Tidspunkt for Trafikkstart	17
10.2 Tidspunkt for Driftsopphør	17
11 Underleveranser	17
12 Opsjoner	18
13 Endringer	18
13.1 Vilkår for endring.....	18
13.1.1 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer	18
13.1.2 Leverandørens rett og plikt til å foreslå endringer	18
13.2 Grunnlaget for endring	19
13.3 Prinsipper for justering av vederlaget.....	19
13.4 Prosessuelle regler	19
13.4.1 Overslag eller tilbud forut for endringsordre	19
13.4.2 Oppdragsgivers innsynsrett	19

13.4.3 Endringsordre	19
13.4.4 Revisjon	20
13.4.5 Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning	20
13.4.6 Oppdragsgivers svarplikt	20
13.4.7 Tvist om oppfyllelse av varselplikt og svarplikt	20
13.4.8 Plikt til å utføre endringsarbeid	20
13.5 Leverandørens forslag til investeringer med lang økonomisk levetid	21
14 Mislighold	21
14.1 Oppdragsgivers mislighold	21
14.2 Leverandørens mislighold	21
14.3 Informasjonsplikt	21
14.4 Misligholdsbeføyelser	22
14.4.1 Leverandørens utbedringsplikt	22
14.4.2 Prisavslag	22
14.4.3 Dagbøter i Drifts- og Avviklingsfasen og i forbindelse med opphør	22
14.4.4 Malus	22
14.4.5 Heving	23
14.4.6 Erstatning	23
14.5 Ansvarsbegrensning	23
15 Force majeure	24
15.1 Virkning av Force Majeure	24
15.2 Avhjelpstiltak	24
16 Forsikringer	24
17 Finansielle forhold	24
17.1 Sikkerhetsstillelse	24
17.1.1 Innledning	24
17.1.2 Påkravsgaranti fra finansinstitusjon	25
17.1.3 Morselskapsgaranti	25
18 Overdragelse av rettigheter og plikter	25
19 Konfidensialitet	26
20 Tvister	26
20.1 Forhandlinger	26
20.2 Vernetting	26
20.3 Lovvalg	26

0 Definisjoner og begreper

Nedenfor listes ord, begrep og forkortelser som har følgende betydning i denne Trafikkavtalen med Vedlegg og undervedlegg (listen gjelder ikke for undervedleggene til «Vedlegg E»).

Ord/begrep/forkortelse	Forståelse
Avtalt Fast Vederlag	Avtalt fast vederlag for avtaleåret
AST	«Avtale om Sportilgang og bruk av tjenester» med Bane NOR SF (statens Infrastrukturforvalter).
Avvik som oppstår	Oppståtte feil som medfører forsinkelse, redusert transportkapasitet, frafall av ombordprodukter eller innstilling av tog.
Avviklingsfasen	Tidsperioden fra Ruteterminskifte som faller ca. 12 måneder før Driftsopphør, til Driftsopphør.
Bane NOR SF	Statens foretak med ansvar for nasjonal jernbaneinfrastruktur, statens Infrastrukturforvalter.
Basispris	Pris for en billett for en reise som tilsvarer et gitt antall takstenheter gitt av Oppdragsgiver i «Vedlegg B-4».
Berørte Arbeidstakere	Ansatte hos den togoperatøren som trafikkerer strekningene frem til Trafikkstart, og som har rett til overføring av sine ansettelsesforhold til Leverandøren ved Trafikkstart.
Dovrebanen	Togstrekningen/linjen mellom Oslo S og Trondheim S via Dombås som trafikkeres av Fjertog (FJ-tog).
Driftsdøgn	Perioden fra første tog starter å kjøre om morgenen til siste tog har avsluttet kjøringen etter siste avgang om kvelden.
Driftsfasen	Perioden fra Trafikkstart til Driftsopphør.
Drifts- og Avviklingsfasen	Perioden som omfatter Driftsfasen og Avviklingsfasen.
Driftsopphør	Tidspunktet for Leverandørens opphør av drift av persontransport i Trafikkpakken, nærmere definert i punkt 10.2.
Entur	Statens selskap for leveranse av salgs- og billetteringsløsninger, benevnes også som Entur.
Fjertog (FJ-tog)	Fjertog. Togtilbud som binder sammen regioner, landsdeler og storbyer. Togene stopper underveis i byer og større knutepunkter. I hovedstadsområdet stopper FJ-tog kun i regionale knutepunkter
Force Majeure	Forhold som skyldes hindring utenfor en parts kontroll og som parten ikke med rimelighet kunne ventes å ha tatt i betraktning ved avtaleinngåelsen eller å unngå eller overvinne følgene av.
Gjennomgående reise	En reise hvor deler av reisen går med tog i denne Trafikkpakken og deler av reisen går med tog utenfor denne Trafikkpakken.
Grunnruteperiode	Det rutetilbudet som gjelder størstedelen av døgnet, i timene hvor det er normal trafikk, dvs. verken rush- eller lavtrafikk.
Høytrafikkperiode	Periode på døgnet og i uken med mange kunder. Høytrafikkperiodene for den enkelte linje er angitt i «Vedlegg A» med undervedlegg.
Infrastrukturforvalter	Ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen eller deler av denne som angitt i direktiv 91/440/EØF artikkel 3; dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemer for jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak.
Innstilt avgang	En togavgang som ikke blir kjørt på hele den planlagte strekningen benevnes innstilt tog. Tog som kun kjører deler av planlagt strekning benevnes "delvis innstilt tog". Lokaltogavganger og regiontogavganger som er mer enn 30 minutter forsinket til endestasjon og fjertogavganger som er mer enn 60 minutter forsinket til endestasjon likestilles med innstilt avgang i forhold til malus.

Kjøretøy	Jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer.
Kjøreveisavgift	Sum sporavgift + påslag + kapasitetsavgift (eks. ytelsesordning).
Lavtrafikkperiode	Periode på døgnet og i uken med få kunder. Lavtrafikkperioder for den enkelte linje er angitt i «Vedlegg A» med undervedlegg.
Leveransen	Alt som Leverandøren skal utføre eller besørge utført i henhold til Trafikkavtalen, selv om det ikke uttrykkelig er nevnt, herunder produksjonskrav og kvalitetskrav.
Leverandøren	Den juridiske person er angitt som Leverandør på Trafikkavtalens signaturside.
Meddelelse	Formell skriftlig kommunikasjon mellom Partene som har kontraktsmessig betydning.
Meråkerbanen	Togstrekningen/linjen mellom Heimdal/Trondheim S og Storlien som trafikkeres av Regiontog (R-tog).
Nattog (N-tog)	FJ-tog med sovevogntilbud.
Nordlandsbanen	Togstrekningen/linjen mellom Trondheim S og Bodø som trafikkeres av Fjerntog (FJ-tog).
Norsk jernbaneskole	Oppdragsgiver, ved Norsk jernbaneskole, gjennomfører opplæring for å utdanne lokomotivfører kandidater.
Norske tog	Norske tog AS. Statens selskap for utleie av Kjøretøy.
Network Statement	Den til enhver tid gjeldende Network Statement utgitt av Bane NOR.
Obligatoriske Avtaler	De avtaler som er inntatt som «Vedlegg E» med undervedlegg, og som Leverandøren plikter å inngå etter punkt 5.4 i denne Trafikkavtalen.
Operatørvhengig 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 Infrastrukturforvalter har påført årsakskode 81–85 i TIOS.
Oppdragsgiver	Jernbanedirektoratet, et direktorat underlagt Samferdselsdepartementet (SD).
Oppstartsfasen	Perioden fra undertegning av Trafikkavtalen til Trafikkstart.
Ordinær pris	Fullprisen for en reise som tilsvarer et gitt antall takstenheter i henhold til Leverandørens takstsystem.
Part/Partene	Oppdragsgiver og Leverandøren, enkeltvis eller samlet.
Passasjerer	Antall foretatte reiser definert som antall påstigninger i Trafikken.
Planlagte avvik	For planlagte avvik utarbeider Infrastrukturforvalter planer for arbeid med infrastruktur. Informasjon om dette gis i forbindelse med Infrastrukturforvalters årlige kapasitetsfordelingsprosess.
Punktlighet	Mål på i hvor stor grad togene kjøres etter oppsatte rutetider i rutetabellen. Togene er punktlig når de ankommer til endestasjon innenfor en margin på 5:59 minutter for FJ-tog og 3:59 minutter for L-tog og R-tog i forhold til ruteplan. <i>Punktlighet</i> måler den prosentvis andelen tog som er punktlig uavhengig av årsak.
Påkravsgarantien	Den garantien som Leverandøren skal stille etter punkt 17.1.1.
Pålitelighet	Samlebetegnelse for kombinasjonen av Punktlighet og Regularitet.
Raumabanen	Togstrekningen/linjen mellom Dombås og Åndalsnes som trafikkeres av Regiontog (R-tog).
Regiontog(R-tog)	Regionalt togtilbud med stoppmønster tilpasset lokale behov og i korrespondanse med FJ-tog på Dovrebanen og Nordlandsbanen.
Regularitet	Mål på i hvor stor grad planlagt produksjon gjennomføres; angir i prosent antall kjørte avganger i forhold til antall planlagte avganger i henhold til fastsatt ruteplan. Tog som i Infrastrukturforvalters kapasitetsfordelingsprosess er planlagt innstilt som følge av sporarbeider, inkluderes ikke.
Ruteterminskifte	Det tidspunkt ruteplan skiftes av Infrastrukturforvalter etter jernbaneforskriften § 8-5.

Rørosbanen	Togstrekningen/linjen mellom Hamar og Trondheim S, via Røros, som trafikkeres av Regiontog (R-tog).
Saltenpendelen	Togstrekningen/linjen mellom Rognan og Bodø som trafikkeres av Regiontog (R-tog).
Sommerperioden	Perioden 15. juni – 20. august.
Sosiale rabatter	Rabattordning der Samferdselsdepartementet fastsetter hvem den skal gjelde for og rabattnivå, slik som barnerabatt, honnørrabatt og ledsagerrabatt samt regelverk knyttet til disse.
Større Oppgraderingsprosjekter	De spesifikt angitte investeringer, prosjekter og/eller nyanskaffelser i «Vedlegg F» som kan danne grunnlag for endringsordre til Trafikkavtalen, forutsatt at realisering medfører vesentlig endrede kostnader og/eller inntekter for Leverandøren (jf. punkt 13.2).
Taktsenheter (TEN)	Felles måleenhet for takstberegning mellom to stasjoner. En matrise for antall taktsenheter mellom alle stasjonspar i Norge er gitt av Oppdragsgiver i «Vedlegg B-3».
Tilleggsprodukter	Produkter med høyere service- eller komfortnivå ombord. Disse trenger ikke å selges som produkttillegg. Omfatter ikke pakker hvor billett og/eller Tilleggsprodukt kun er et delement av pakken.
Trafikeringsavtal	Avtale mellom Trafikverket og togoperatør, som omfatter regler for tilgang til spor og fasiliteter, kjøreveisavgifter og prissatte tjenester på Trafikverkets infrastruktur.
Trafikkkpakken	Trafikkkpakke 2 Nord slik den er beskrevet i denne Trafikkavtalen.
Trønderbanen	Togstrekningen/linjen mellom Lundamo/Melhus og Steinkjer som trafikkeres av Regiontog (R-tog).
Togprodukt	Samlebegrep for linjene i Trafikkkpakken. Brukes enkeltvis og samlet.
Togsett	Den minste enhet av Materiellet som kan fremføres alene, og hvor de reisende kan bevege seg fritt innenfor enheten.
Trafikkavtalen	Dette dokumentet med «Vedleggene A – K» med undervedlegg.
Trafikkinformasjon	Informasjon rettet mot kunder og Passasjerer om status i forhold til og eventuelle avvik fra publisert rutetabell og planlagt produksjon, så som midlertidige rutetider, aktuelle forsinkelser og innstillinger, busskjøring for tog, erstatningsmateriell og lignende.
Trafikkstart	Tidspunkt for Leverandørens oppstart av ordinær drift av persontransport i Trafikkkpakken, jf. punkt 10.1.
Transportvilkår	Leverandørens vilkår overfor kunde ved kjøp av reise.
Vederlagsår	Vederlaget fordeles på Vederlagsår. Hvert Vederlagsår er 365 dager. Antall helgedager i Vederlagsåret normaliseres til 104. Antall helligdager som faller på hverdager normaliseres til 9. Perioden mellom Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2020 er et eget vederlagsår på 189 dager, med 54 helgedager og ingen helligdager som faller på hverdager.

Tabell 1 - Definisjoner og begreper i Trafikkavtalen

1 Partenes representanter

Partenes representanter og andre nøkkelpersoner er angitt i «Vedlegg D». Alle Meddelelser, herunder varsler og krav, i forbindelse med Trafikkavtalen skal, med mindre annet er særlig avtalt, fremsettes skriftlig til adressene som angitt i «Vedlegg D» punkt 1 og 2.

Hver av Partene skal ved kontraktsignering ha utpekt en representant med fullmakt til å opptre på vegne av Parten i alle saker som angår Trafikkavtalen, samt utpeke dennes stedfortreder.

Representanten skal under enhver omstendighet ha fullmakt til å fatte de beslutninger som er nødvendige for at persontransport med tog i Trafikkpakken skal kunne gjennomføres uten unødvendig opphold.

En representant eller dennes stedfortreder kan overlate særskilte arbeidsoppgaver til en eller flere personer som han utpeker. Den annen Parts representant skal i tilfelle underrettes om hvilken fullmakt som er gitt vedkommende.

2 Enerett og kompensasjon

2.1 Enerett til offentlig kjøpt persontransport med tog

Med de unntak som følger av denne bestemmelsen, gis Leverandøren en strekningsbasert enerett til offentlig kjøpt persontogtransport på linjene i Trafikkpakken i perioden fra Trafikkstart til Driftsopphør.

På togstrekningen mellom Dombås stasjon og Lillehammer stasjon har Leverandøren enerett til offentlig kjøpt persontransport med tog, med unntak av en daglig regiontoogsavgang hver vei. Nordgående avgang (Lillehammer – Dombås) ankommer Dombås i tidsrommet 22:00 – 23:00. Sørgående har avgang fra Dombås stasjon i tidsrommet 05:00 – 06:00.

Togstrekningen mellom Lillehammer stasjon og Oslo S er en fellesstrekning og Leverandøren skal trafikkere denne strekningen i samtrafikk med andre togoperatører. Leverandørens rett til å få foreta passasjerutveksling på denne strekningen er fastsatt i «Vedlegg A» med undervedlegg. Leverandørens togtilbud skal ikke inngå som en del av lokaltogtrafikken i Oslo-området. Verken Oppdragsgiver eller Leverandør kan kreve kompensasjon for Leverandørens inntektsendringer som følge av endrede konkurranseforhold eller trafikkbelastning på denne strekningen.

2.2 Kompensasjon ved tillatelse til andre togoperatører

Dersom Oppdragsgiver, markedsovervåkningsorgan eller andre offentlige myndigheter gir en annen togoperatør rett til å gjennomføre persontransport med tog på hele eller deler av strekningene, og togoperatøren utnytter denne retten, har Leverandøren rett til å kreve netto inntektsbortfall som følge av dette, kompensert etter reglene i punkt 13. Tilsvarende har Oppdragsgiver rett til å kreve Avtalt Fast Vederlag redusert etter punkt 13, dersom konkurransen fra andre togoperatører på sporet reduseres på disse strekningene. Med netto inntektsbortfall menes bortfall av inntekter fratrasket kostnader som med rimelighet kan forventes spart ved bortfallet.

Endret konkurranse mot andre transportmidler enn tog gir ikke grunnlag for å kreve kompensasjon, selv om konkurrerende trafikk er gjenstand for offentlig kjøp.

3 Risikoplassering

Trafikkavtalen er en nettokontrakt, ved at Leverandøren får beholde inntektene fra virksomheten, og Oppdragsgiver betaler et fast vederlag. Leverandøren har gjort egne kalkyler og beregninger av antatt trafikkvolum, inntektsnivå og kostnadsnivå. En annen faktisk utvikling i disse forutsetningene gir ikke grunnlag for justering av vederlaget, med mindre noe annet er eksplisitt avtalt i Trafikkavtalen.

Med de unntak som følger av Trafikkavtalen, kan verken Oppdragsgiver eller Leverandøren kreve justering av vederlaget som følge av endringer i antatt trafikkvolum, inntektsnivå og kostnadsnivå, herunder:

- a) Endringer som skyldes økt konkurranse med andre transportmidler enn tog, uansett om konkurrerende trafikk er gjenstand for offentlig kjøp eller ikke, jf. punkt 2,
- b) Endringer i jernbaneinfrastrukturen, med de unntak som følger av punkt 13.2,
- c) Endringer i AST mellom Infrastrukturforvalter og Leverandøren, med de unntak som følger av «Vedlegg B» punkt 1.2.3, samt
- d) Endringer i annen infrastruktur.

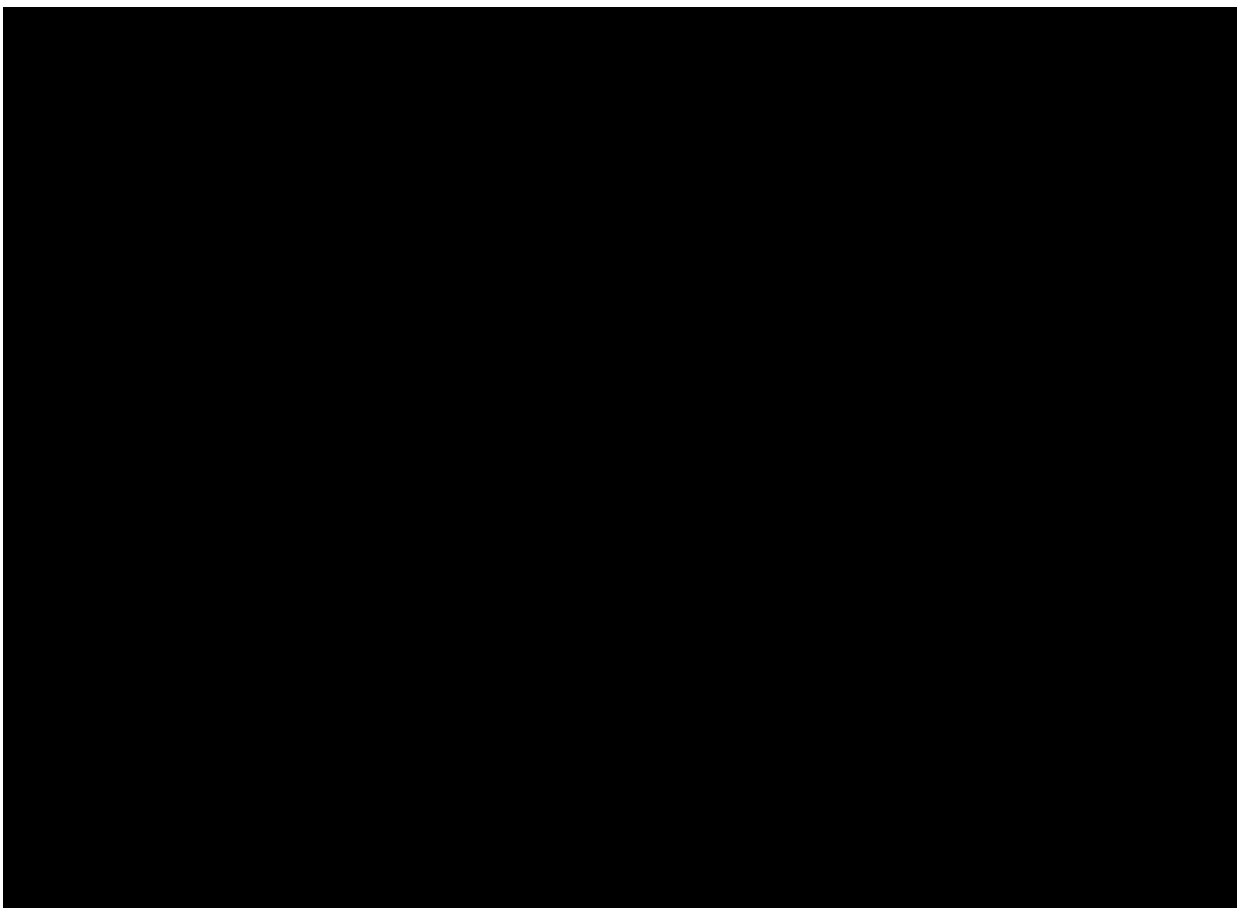
Informasjon og dokumenter som er gitt av Oppdragsgiver som ledd i tildelingen av Trafikkavtalen, men som ikke eksplisitt er gjort til en del av Trafikkavtalen, er kun gitt for informasjonsformål. Oppdragsgiver er ikke ansvarlig for informasjonen og innholdet i dokumentene, herunder prognoser og framskrivninger. Oppdragsgiver er kun ansvarlig for den informasjon som gis i dokumenter som er gjort til en del av Trafikkavtalen og det følger eksplisitt av de enkelte dokumenter at Oppdragsgiver tar ansvar for den aktuelle informasjonen.

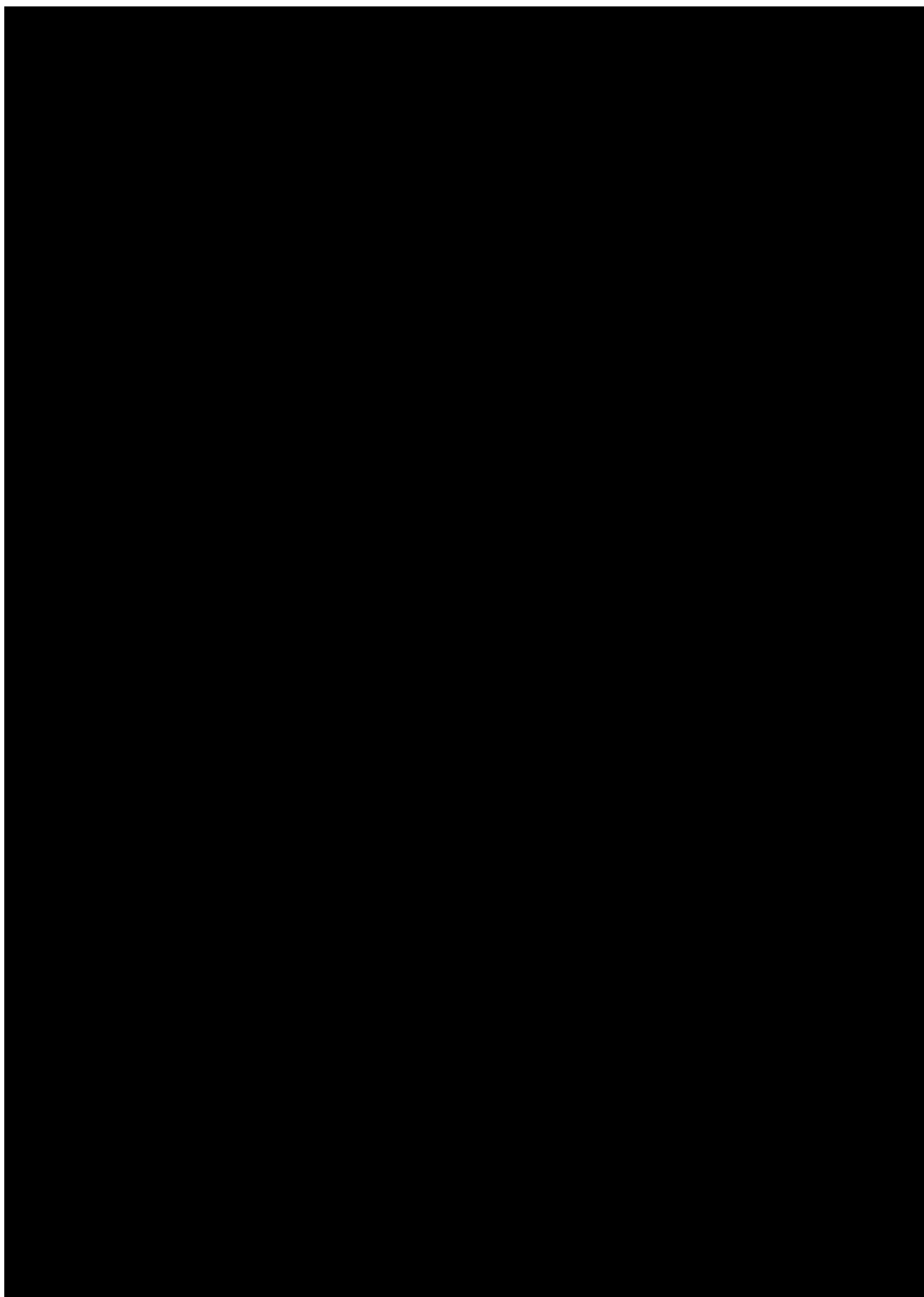
4 Varighet

Trafikkavtalen gjelder fra signeringsdato og regulerer trafikken fra og med driftsdøgnets start 7. juni 2020 til Ruteterminskiftet i desember 2028. Reviderte avtaledokumenter som følge av reforhandlet avtale gjelder fra 1.7.2022. Oppdragsgiver har rett, men ikke plikt til forlengelse med ett + ett (1 + 1) år. Varsel om dette kan skje tidligst 36 måneder og senest 12 måneder før iverksettelse.

Trafikkavtalen kan ikke sies opp av noen av Partene, men kan heves i medhold av punkt 14.4.5.

For at Oppdragsgiver skal ha rett til forlengelse (opsjon) må følgende to (2) kriterier begge være oppfylt på tidspunktet for vurderingene:





5 Leverandørens plikter

5.1 Plikt til å utføre persontransport med tog

Leverandøren plikter å utføre rutegående persontransport med tog i Trafikkpakken i overenstemmelse med de krav som er fastsatt i Trafikkavtalen.

Leveransen omfatter alt som er nødvendig for å oppfylle Trafikkavtalen, herunder produksjonskrav og kvalitetskrav. Er ikke kvalitetskrav til utførelse angitt i Trafikkavtalen, gjelder minimum slike kvalitetskrav som er vanlige for tilsvarende arbeid.

5.2 Samarbeidsplikt overfor Oppdragsgiver og andre påvirkede

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

5.3 Plikt til å følge 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 fra Trafikkstart til Driftsopphør inneha de tillatelser og godkjenninger som er nødvendige for å utføre Leveransen, herunder lisens, sikkerhetssertifikat, godkjenning for bruk av Kjøretøy og godkjente transportvilkår. Oppnåelse og opprettholdelse av tillatelser og godkjenninger er Leverandørens ansvar og skjer for Leverandørens regning. Leverandøren plikter å orientere Oppdragsgiver dersom Statens jernbanetilsyn fatter vedtak om pålegg eller tilbakekallelse av tillatelser eller godkjenninger overfor Leverandøren, eller dersom Leverandøren har kunnskap om at slikt pålegg eller tilbakekallelse kan bli vedtatt.

Leverandøren skal sørge for å drive virksomheten i henhold til arbeidsmiljølovens krav, herunder kravene til HMS-rutiner og bruk av arbeidskraft. Leverandøren skal koordinere sine beredskaps- og HMS-rutiner med andre interessenter der dette er aktuelt. Oppdragsgiver kan utpeke en hovedbedrift som skal ha ansvaret for å samordne og koordinere verne- og miljøarbeidet i henhold til arbeidsmiljøloven.

Leverandøren plikter å følge "Forskrift om lønns- og arbeidsvilkår i offentlige kontrakter" med særskilt vekt på § 5 om lønns- og arbeidsvilkår, samt på forespørsel å egenrapportere, de områder som denne forskriften gjelder.

5.4 Plikt til å inngå avtaler

Leverandøren skal for egen regning inngå de avtaler som er påkrevd som etter lover og forskrifter eller som i henhold til denne Trafikkavtalen er nødvendige for å kunne utføre persontogtransport i Trafikkpakken.

Leverandøren plikter å inngå Obligatoriske Avtaler i henhold til «Vedlegg A» samt «Vedleggene E-1, E-2, E-3».

Oppdragsgiver er ikke part i Obligatoriske Avtaler og er dermed heller ikke ansvarlig for at partene oppfyller sine forpliktelser etter disse avtalene.

5.5 Krav til å stille kvalifisert personell til disposisjon for Oppdragsgiver

Leverandøren plikter å stille kvalifisert personell til disposisjon for Oppdragsgiver og avtaleparter som fremgår av «Vedleggene E-1 og E-3», jf. «Vedlegg A» punktene A 1.7.1, A 4.3.1 og A 10.6.1. Kostnader forbundet med dette dekkes etter bestemmelsene i «Vedlegg B», punkt 4.

5.6 Virksomhetsoverdragelse

Leverandøren plikter å sikre Berørte Arbeidstakere de rettigheter i virksomhetsoverdragelsen som følger av reglene i jernbaneloven § 8 d, jf. arbeidsmiljølovens §§ 16-2 – 16-7. Leverandøren skal for øvrig gjennomføre en eventuell overføring av arbeidsforhold fra tidligere togoperatør i samsvar med gjeldende regelverk.

5.6.1 Pensjon

NSB AS, som er et statlig eid togselskap, er tilknyttet en ytelsesbasert pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK). En omlegging av pensjonsordningen fra dagens ytelsesbaserte ordning med medlemskap i SPK til en privat tjenstepensjonsordning, legger bedre til rette for at NSB AS kan konkurrere på like vilkår når persontogtransporten konkurranseutsettes.

Samferdselsdepartementet, som forvalter eierskapet i NSB AS, har fått Stortingets fullmakt til å pådra staten forpliktelser til å gi støtte til NSB AS ved en eventuell utmelding fra SPK, jf. Prop. 129 S (2016–2017).

NSB AS har kommet til enighet med ansattes organisasjoner om en ny innskuddsbasert pensjonsordning som innføres 1.1.2019. For ansatte som har fylt 55 år innen 31.12.2018 (og for delvis uføre og for sykemeldte) videreføres SPK-ordningen som en lukket ordning.

Samferdselsdepartementet har gitt NSB tilsagn om tilskudd til, etter en lukking av ordningen og overgang til ny pensjonsordning for ansatte yngre enn 55 år pr 31.12.18, å dekke en innfrielse av reguleringsforpliktelsen for de ansatte som går over på ny pensjonsordning 1.1.2019.

Ansatte som fortsetter sitt medlemskap i den lukkede SPK-ordningen viderefører sitt SPK-medlemskap også etter en virksomhetsoverdragelse til Leverandøren. Leverandøren vil som ansvarlig arbeidsgiver stå for løpende innbetalinger til SPK. Det vil gjøres et tillegg i vederlaget fra Oppdragsgiver tilsvarende merkostnad for Leverandøren ved at de aktuelle ansatte er medlem av SPK i stedet for Leverandørens ordinære pensjonsordning.

Dersom kostnaden ved SPK-medlemskapet for disse ansatte skulle være lavere enn kostnaden ville ha vært om de var omfattet av selskapets ordinære pensjonsordning, gjøres et tilsvarende fradrag i vederlaget. Oppdragsgiver vil ved avsluttet trafikkkpakke dekke innfrielse av reguleringsforpliktelsen ved et engangsoppgjør til Leverandøren for de ansatte i den lukkede ordningen som har gått av med pensjon eller sluttet før pensjonsalder. Dersom det er gjenværende i aktiv tjeneste ved Driftsopphør, vil ikke Leverandøren bære de økonomiske forpliktelsene for fremtidige reguleringsforpliktelser for disse ansatte.

Eventuelle gjenværende ansatte i aktiv tjeneste vil overføres til eventuelt ny vinnende togoperatør etter samme modell som avgivende togoperatør har vært omfattet av. Angivende togoperatør vil ikke bære økonomiske forpliktelser for fremtidige reguleringsforpliktelser til disse ansatte.

5.7 Rapporterings- og informasjonsplikt

Leverandøren plikter å utlevere eller gi tilgang til informasjon som nærmere angitt i «Vedlegg D» punkt 11.

Informasjonen utleveres på det formatet og i den detaljgraden og til den tid som Oppdragsgiver fastsetter. Oppdragsgiver kan endre krav til informasjon eller måten den presenteres på underveis i avtaleperioden. Oppdragsgiver skal varsle slik endring skal i rimelig tid.

Leverandørens kostnader til rapportering etter Trafikkavtalen skal være inkludert i Vederlaget, med mindre annet fremgår av det enkelte rapporteringskrav.

Dersom Leverandøren ikke overholder krav til rapportering gjennom enten mangelfull rapportering eller for sen rapportering i henhold til Trafikkavtalens frister, påløper dagbøter i samsvar med punkt 14.4.3 og «Vedlegg B» punkt 5.1.

I avtaleperioden skal Leverandøren, på Oppdragsgivers bestilling, utlevere og/eller gi innsyn i informasjon om etterspørsel og inntekter uten ugrunnet opphold. Oppdragsgiver kan fritt bruke og utlevere denne informasjonen i forbindelse med konkurranseutsetting av persontogtrafikk. Ved Trafikkavtalens opphør skal Oppdragsgiver vederlagsfritt motta datagrunnlag og rapporterte data i et elektronisk lesbart, oversiktlig og alminnelig benyttet format. Oppdragsgiver kan fritt benytte dette uten restriksjoner, uavhengig av eventuelle opphavsrettigheter.

Leverandøren skal gi Oppdragsgiver tilgang til billettstatistikk og annen trafikkinformasjon som Entur AS besitter i forbindelse med Leveransen. Denne tilgangen skal omfatte alt datagrunnlag som er nødvendig for å beregne trafikk mellom stasjoner betjent av Leverandør selv, samt til og fra stasjoner betjent av andre togoperatører som har trafikkavtale med Oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan ikke dele informasjon og data med tredjeparter uten Leverandørens samtykke. Slikt samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn. Oppdragsgiver skal uansett ha rett til å dele slik informasjon og data i forbindelse med eventuell ny konkurranseutsettelse av Trafikkpakken.

5.8 Plikter ved gjennomgående billettering

Leverandøren plikter å dele kundedata for reiser med flere togoperatører med de aktuelle togoperatørene i henhold til Enturs konsept for informasjonsdeling, jf. «Vedlegg E-2».

5.9 Plikter ved opphør

Ved opphør av Trafikkavtalen plikter Leverandøren, uansett årsak for opphøret, å levere informasjon, samarbeide og avslutte sin virksomhet på en slik måte at Oppdragsgiver settes i stand til å overlate persontransport med tog i Trafikkpakken til en annen togoperatør. Leverandøren skal herunder rapportere til Oppdragsgiver i samsvar med punkt 5.7 og utføre de plikter som angitt i «Vedlegg A» punkt 1.5.

Ved opphør forut for Driftsopphør skal Leverandøren sørge for at Oppdragsgiver eller ny togoperatør kan tre inn i Leverandørens løpende avtaler om vedlikehold av Kjøretøy som benyttes i Trafikkpakken.

Leverandøren skal ved opphør vederlagsfritt overføre alle kundedata knyttet til Leverandørens salgskanaler for Trafikkpakken. Leverandøren plikter å sørge for tilstrekkelig rettslig grunnlag for at kundedata kan overføres til Oppdragsgiver og ny togoperatør, i tråd med til enhver tid gjeldende personopplysningslovgivning. Dersom behandlingsgrunnlaget for behandling av personopplysninger er samtykke, skal Leverandøren aktivt søke å få samtykke fra kundene til overføring av

personopplysninger fra Leverandøren til ny togoperatør. Leverandøren må etablere og bekoste et system som gjør dette mulig.

6 Oppdragsgivers plikter

Oppdragsgiver har et spesielt ansvar for å sikre et hensiktsmessig samspill mellom aktørene i jernbanesektoren, inkludert ansvar for koordinering på tvers av trafikkpakker og togoperatører, samt mellom togoperatører og kollektivtransporten for øvrig. Oppdragsgiver skal som et ledd i dette, sikre at det finnes ressurser for slik samordning og utviklingen av jernbanesektoren.

Oppdragsgiver plikter, på forespørsel fra Leverandøren, å utlevere opplysninger som Oppdragsgiver besitter og som er nødvendige som grunnlag for Leverandørens oppfyllelse av Trafikkavtalen, med mindre opplysningene er omfattet av taushetsplikt.

I Oppdragsgivers arbeid med strategisk utvikling av sektoren, kan Oppdragsgiver rette forespørsel til Leverandøren om innspill til arbeidet, jf. «Vedlegg A» punkt 1.7. Oppdragsgiver skal varsle Leverandøren i rimelig tid ved behov for slike innspill.

Hvis ny togoperatør skal overta persontransport med tog i hele eller deler av Trafikkpakken, enten etter Driftsopphør eller av andre årsaker, skal Oppdragsgiver stille krav om gjensidig samarbeidsplikt tilsvarende de plikter Leverandøren har i dette henseendet etter Trafikkavtalen, slik at operatørbyttet skjer mest mulig sømløst for alle berørte parter. Oppdragsgivers plikter å følge togoperatørenes leveranser tett i denne prosessen.

Oppdragsgiver skal bestille ruteleier i Infrastrukturforvalters kapasitetsfordelingsprosess for perioden fra Trafikkstart frem til Ruteterminskiftet i desember 2020. Rutebestillingen forvaltes av Leverandøren i Oppstartsfasen, jf. «Vedlegg C» punkt C 6.1

Videre kan Oppdragsgiver, ved behov, veilede Leverandøren i Infrastrukturforvalters kapasitetsfordelingsprosess for å sikre bestilling av nødvendige ruteleier for R2021. Veiledningen skjer etter Leverandørens initiativ. Leverandøren bærer den fulle risikoen for de tidsfrister som er gitt i kapasitetsfordelingsprosessen. Forsinket tildeling av ruteleier vil ikke utgjøre mislighold med mindre forsinkelsen skyldes forhold som Leverandøren selv er ansvarlig for. Dersom Leverandøren ikke får tildelt ruteleier som oppfyller minimumskravene til rutetilbudet i Trafikkavtalen, vil ikke dette utgjøre mislighold, med mindre dette skyldes forhold som Leverandøren selv er ansvarlig for.

Der hvor Oppdragsgiver har fremforhandlet avtaler som Leverandøren plikter å inngå, kan Oppdragsgiver, forutsatt at markedsovervåkningsorgan godkjenner det hvis slik godkjenning er nødvendig, delta i tvisteløsningsmøter dersom en av partene i den aktuelle avtalen krever dette.

Oppdragsgiver plikter å betale vederlag til Leverandøren i samsvar med punkt 8.3.

7 Immaterielle rettigheter mv.

Denne Trafikkavtalen endrer ikke de immaterielle rettighetene Partene hadde før inngåelse av Trafikkavtalen.

Alle immaterielle rettigheter som utvikles i forbindelse med Trafikkavtalen skal tilfalle Oppdragsgiver vederlagsfritt, med mindre annet avtales særskilt. Dette omfatter, men er ikke begrenset til, immaterielle rettigheter som utvikles i forbindelse Leverandørens satsingsprogram, jf. «Vedlegg J-1».

Med immaterielle rettigheter menes registrerte og uregistrerte rettigheter til åndsverk (herunder kildekode til programvare og applikasjoner), fotografier, slagord, logoer, varemerker, design, patenter, domenenavn og liknede knyttet til markedsføringen av Trafikkpakken. Immaterielle rettigheter som registreres skal registreres på Oppdragsgiver, med mindre annet avtales særskilt.

Oppdragsgiver skal fritt kunne lisensiere/overføre alle rettigheter til fremtidig ny leverandør uten vederlagskrav fra Leverandøren. For åndsverk omfatter rettighetene også rett til endring og videreoverdragelse.

Alt fysisk materiell knyttet til markedsføringen av Trafikkpakken skal også tilfalle Oppdragsgiver.

Leverandøren gis en vederlagsfri, ikke-eksklusiv og ikke-overførbar rett til å benytte de immaterielle rettighetene og det fysiske materiell som utvikles for markedsføring av Trafikkpakken gjennom avtaleperioden. Denne retten opphører ved Driftsopphør.

8 Leverandørens inntekter mv.

8.1 Leverandørens inntekter

Leverandøren mottar billettinntekter fra de reisende innenfor de rammene for fastsetting og regulering av takster som er fastsatt i «Vedlegg B».

Eventuelle andre inntekter fra persontransport med tog i Trafikkpakken, herunder reklameinntekter, tilfaller Leverandøren i sin helhet, forutsatt at Oppdragsgiver har gitt skriftlig samtykke til den inntektsbringende aktiviteten. Oppdragsgivers samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn. Samtykke til reklame kreves ikke dersom reklame oppfyller krav i «Vedlegg A» punkt 6.8.

8.2 Leverandørens vederlag

Oppdragsgiver yter Leverandøren vederlag for utførte tjenester fra Trafikkstart til Driftsopphør i samsvar med det som er fastsatt i «Vedlegg B».

Vederlaget består av en fast del og en variabel del som nærmere angitt i «Vedlegg B».

Leverandøren mottar vederlag fra Oppdragsgiver i henhold til reglene i Vedlegg B. Avtalt Fast Vederlag utgjør, med mindre annet er spesifikt angitt i Avtalen, full betaling for Leveransen, og dekker alle offentlige avgifter ved Trafikkavtalens inngåelse unntatt merverdiavgift. Endringer i valutakurs gir ikke rett endring i vederlaget.

8.3 Betaling av vederlag

Avtalt Fast Vederlag utbetales iht. «Vedlegg B» punkt 1.1. Akkumulert bonus, malus og dagbøter, beregnes og fratrekkes oppgjøret for Avtalt Faste Vederlaget iht. «Vedlegg B» punkt 1.1.

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.

8.4 Ex-post justering av vederlaget

Vederlaget skal justeres etter samme prinsipper som fastsatt i «Forskrift om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007)» om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70. Trafikkavtalen skal ikke medføre godtgjørelse som overstiger den finansielle nettovirkningen av oppfyllelsen av den avtalte plikten til å utføre tjenesten. Den finansielle nettovirkningen er summen av de virkninger, positive eller negative, som oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte tjenesten får på kostnadene og inntektene til Leverandøren.

Nettovirkningen av Trafikkavtalen er summen av kostnader og rimelig fortjeneste fratrasket trafikkinntekter og andre inntekter som Leverandøren tilegner seg som en del av Leveransen, herunder også alle andre inntekter Leverandøren oppebærer ved å utføre Leveransen.

Rimelig fortjeneste er i denne kontrakten definert som et spenn mellom nedre og øvre tak for Leverandørens resultat for Leveransen som helhet beregnet på samme måte som i «Vedlegg B-2». Dersom det gis endringsordre som endrer kapitalbinding skal ex-post justeringen endres proporsjonalt. Det innrømmes ikke endringer i ex-post justeringen der endringsordre kun påvirker omsetning.

Nedre tak for rimelig fortjeneste angir det nivå der overskuddsdeling mellom Leverandør og Oppdragsgiver inntreffer. Resultat under dette nivået tilfaller Leverandøren i sin helhet.

Det øvre taket for rimelig fortjeneste fastsetter grensen for det resultat som Leverandøren kan beholde en andel av. Mellom nedre og øvre tak for rimelig fortjeneste deles resultatet etter prinsippene i «Vedlegg B punkt 75». Den del av resultatet som overstiger det øvre taket for rimelig fortjeneste tilfaller Oppdragsgiver.

Tak for rimelig fortjeneste prisjusteres ikke.

9 Oppstartsfasen

9.1 Forberedelser til drift

I Oppstartsfasen skal Leverandøren foreta og gjennomføre alle de undersøkelser, forberedelser, handlinger og aktiviteter som er nødvendige for å ivareta pliktene etter Trafikkavtalen, herunder pliktene som følger av «Vedleggene A, C og J-1». Oppdragsgivers oppfølging og kontroll fratar ikke Leverandøren ansvaret for å sørge for at Leveransen til enhver tid er i henhold til Trafikkavtalen.

9.2 Forsinkelse i Oppstartsfasen

Dersom Leverandøren er forsinket eller har grunn til å tro at han vil bli forsinket i oppfyllelsen av sine forpliktelser i Oppstartsfasen, skal Leverandøren uten ugrunnet opphold gi Oppdragsgiver skriftlig varsel om dette. Varslet skal angi årsak til forsinkelsen og så vidt mulig angi når og hvordan ytelsen kan gjennomføres og hvilke tiltak som vil bli gjennomført for å begrense forsinkelsen mest mulig. Tilsvarende gjelder dersom det må antas å påløpe ytterligere forsinkelser etter at første varsel er gitt.

Dersom Leverandøren er forsinket i oppfyllelsen av sine forpliktelser i Oppstartsfasen, og det ikke er avtalt fristforlengelse, reduseres bonus for godt gjennomført Oppstartsfase i samsvar med «Vedlegg B» punkt 3.1

10 Drifts- og Avviklingsfasen

10.1 Tidspunkt for Trafikkstart

Leverandøren skal utføre persontogtransport i Trafikkpakken i overensstemmelse med kravene og beskrivelsene i Trafikkavtalen fra oppstart av driftsdøgnet 7. juni 2020.

10.2 Tidspunkt for Driftsopphør

Driftsopphør skjer formløst ved Ruteterminskiftet i desember 2028. Trafikkavtalen kan ikke sies opp av Oppdragsgiver eller Leverandøren. Hvis Oppdragsgiver utløser en av eller begge opsjonene om avtaleforlengelse etter punkt 4, forskyves Driftsopphør til Ruteterminskiftet i henholdsvis desember 2029 eller desember 2030.

11 Underleveranser

Leverandøren har rett til å engasjere underleverandører som er navngitt i «Vedlegg G» til de formål som er angitt i «Vedlegg G». I andre tilfeller skal Leverandøren ikke inngå avtaler om underleveranser for deler av Leveransen uten at det på forhånd foreligger skriftlig samtykke fra Oppdragsgiver. Samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn. Oppdragsgiver kan videre kreve at Leverandøren skifter ut underleverandører for egen regning og risiko, dersom underleverandørens forhold gir Oppdragsgiver saklig grunn til dette. Leverandøren kan ikke benytte underleverandør til selve togfremføringen.

Endring i bruk av underleverandører skal godkjennes skriftlig av Oppdragsgiver. Oppdragsgivers samtykke kan ikke nektes uten saklig grunn.

Leverandøren skal sikre at underleverandører besitter de nødvendige kvalifikasjoner og den nødvendige kompetanse til å utføre den delen av Leveransen som avtale om underleveranser omfatter.

Leverandøren skal gi Oppdragsgiver tilstrekkelig informasjon om underleverandøren samt underleverandørs finansielle og økonomisk stilling, kapasitet og kompetanse for at Oppdragsgiver skal være i stand til å kunne gi samtykke til bruk av underleverandør. Leverandøren skal på forlangende fremlegge for Oppdragsgiver bevis for underleverandørs foretaksregistrering, godkjenninger, kvalitetssikringsstandard, betalt skatt og merverdiavgift og HMS-erklæring.

Leverandøren skal gi Oppdragsgiver tilsvarende inspeksjonsrettigheter overfor underleverandører som Oppdragsgiver etter Trafikkavtalen har overfor Leverandøren, jf. «Vedlegg D» punkt 11. Avtaler om underleveranser skal kunne overdras til Oppdragsgiver på Oppdragsgivers anmodning, dersom denne Trafikkavtalen opphører forut for Driftsopphør.

Leverandøren skal fremlegge relevante deler av denne Trafikkavtalen for de aktuelle underleverandører som engasjeres til å utføre deler av Leveransen, og skal medvirke til at underleverandør erklærer overfor Oppdragsgiver at han er kjent med innholdet.

Leverandøren er fullt ansvarlig for utførelsen av deler av Leveransen som utføres av underleverandører på samme måte som om han selv stod for utførelsen. Dette gjelder også for leveranser og ytelser utført av kontraktsmotparter i avtaler Leverandøren plikter å inngå (jf. «Vedleggene E-1 til og med E-3»).

12 Opsjoner

Oppdragsgiver har, i hele avtaleperioden, rett til å utløse opsjonene 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 1-8 og 1-9 slik disse er definert i:

- a) «Vedlegg A-1» punkt 3.1 (Opsjon 1-1)
- b) «Vedlegg A-2» punkt 3.1 (Opsjon 1-2)
- c) «Vedlegg A-3» punkt 3.1 (Opsjon 1-3)
- d) «Vedlegg A-3» punkt 3.2 (Opsjon 1-4)
- e) «Vedlegg A-5» punkt 3.1 (Opsjon 1-5)
- f) «Vedlegg A-6» punkt 3.1 (Opsjon 1-6)
- g) «Vedlegg A-6» punkt 3.2 (Opsjon 1-7)
- h) «Vedlegg A-2» punkt 3.2 (Opsjon 1-8 på Dovrebanen)
- i) «Vedlegg A-4» punkt 7.1 (Opsjon 1-9 på Raumabanen)

Opsjonene kan utløses enkeltvis.

Oppdragsgivers varsel om utløsning av en eller flere opsjoner for opsjonene 1-1 til og med 1-7, skal skje senest 12 måneder før iverksettelse. Iverksettelse skal skje ved et Ruteterminskifte. Ved utløsning av opsjon etter avtaleinngåelse, prjusteres den aktuelle opsjonen etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 1.1.1.

13 Endringer

13.1 Vilkår for endring

13.1.1 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.

Oppdragsgiver har ikke rett til å pålegge endringer av Leveransen som samlet sett går ut over hva Partene med rimelighet kunne regne med da Trafikkavtalen ble inngått.

13.1.2 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 kundeorientert, rasjonell eller effektiv utførelse av Leveransen.

Oppdragsgiver avgjør om Leverandørens forslag skal pålegges som en endring i henhold til punkt 13.2.

13.2 Grunnlaget for endring

Følgende forhold kan danne grunnlag for endringsordre:

- a) Oppdragsgivers krav om endring i ytelsen, jf. punkt 13.1.1
- b) Endring i lover og forskrifter etter undertegning av Trafikkavtalen som påvirker Leveransen
- c) Oppdragsgivers mislighold av sine forpliktelser under Trafikkavtalen.
- d) Endring i avtale inngått med Norske tog AS om leie av Kjøretøy, jf. «Vedlegg E-1», forutsatt at slik endring er pålagt av Norske tog AS og godkjent av Oppdragsgiver
- e) Større Oppgraderingsprosjekter i den grad disse medfører vesentlig endrede kostnader og/eller inntekter for Leverandøren, jf. «Vedlegg F»

Leverandøren plikter å omstille seg til endrede krav til ytelsen på en mest mulig effektiv måte.

Leverandørens forhold eller forhold Leverandøren har risikoen for, vil aldri gi grunnlag for endring, med mindre dette er regulert på annen måte i Trafikkavtalen.

13.3 Prinsipper for justering av vederlaget

Oppdragsgiver skal kompensere Leverandørens merknader eller bortfall av inntekter som er en følge av de forholdene som gir grunnlag for endringsordre, eller fastslå de endringer i Leveransen eller andre ytelser som disse forholdene nødvendiggjør. Avtalt Fast Vederlag skal ved endringer justeres i tråd med prinsippet om at Leverandøren verken skal tjene eller tape på endringen. Dersom endringen medfører bortfall av kostnader eller økte inntekter, skal endringen redusere kjøpet med disse beløp. Alle økonomiske konsekvenser skal beregnes netto, med fradrag for Leverandørens besparelser eller økte inntekter. Der det i «Vedlegg B» er angitt enhetspriser, skal disse benyttes.

13.4 Prosessuelle regler

13.4.1 Overslag eller tilbud forut for endringsordre

Før endring bestilles ved utstedelse av endringsordre, kan Oppdragsgiver kreve et overslag over eller tilbud på hvilke konsekvenser endringen vil ha for vederlaget og for Leveransen for øvrig.

13.4.2 Oppdragsgivers innsynsrett

Oppdragsgiver har som ledd i prisingen av en endringsordre rett til innsyn i ethvert dokument som Leverandøren måtte ha som med rimelig grunn kan antas å inneholde informasjon om de effekter endringen kan ha på passasjergrunnlag, inntekter eller kostnader, herunder både historiske tall og prognoser.

13.4.3 Endringsordre

En endringsordre skal være skriftlig, betegnet "Endringsordre", og angi at det kreves en endring. Endringsordre skal gis iht. bestemmelser i «Vedlegg D» punkt 10.1. 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 punkt 13.4.1 og eventuelt utarbeide en oversikt over hvilke virkninger endringen vil ha for vederlaget og Leveransen for øvrig, dersom 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 i henhold til «Vedlegg D» punkt 3. For øvrig gjelder Leverandørens forpliktelser i henhold til Trafikkavtalen også for endringer, med mindre annet er særskilt avtalt.

Dersom Partene ikke blir enige om en pris for endringsarbeidet, skal endringen kompenseres etter prinsippet i punkt 13.3.

13.4.4 Revisjon

Dersom en Endringsordre helt eller delvis skal kompenseres i henhold til faktisk fremtidig utviklingen i trafikk, inntekter og/eller kostnader, skal Oppdragsgiver ha rett til innsyn i de dokumenter som er beskrevet i pkt. 13.4.2 og til å gjennomføre en revisjon av grunnlaget for slik kompensasjon.

13.4.5 Leverandørens plikt til å varsle endringsanmodning

Dersom Leverandøren mener å være berettiget til endringsordre etter punkt 13.2 b), c), d) eller e), må Leverandøren utarbeide en anmodning om endringsordre (AOE). Konsekvensene skal sammenfattes ved bruk av «Vedlegg D-1» og oversendes Oppdragsgiver uten ugrunnet opphold etter at Leverandøren ble kjent med de forholdene som gir grunnlag for anmodningen om endringsordre. Varsel skal gis iht. bestemmelser i «Vedlegg D» punkt 3.1.

Dersom Leverandøren ikke gir varsel i henhold til bestemmelsene i dette punkt, taper han retten til å gjøre gjeldende at vedkommende arbeid gir grunnlag for endring.

13.4.6 Oppdragsgivers svarplikt

Når Oppdragsgiver mottar varsel fra Leverandøren iht. punkt 13.4.5 skal Oppdragsgiver uten ugrunnet opphold, og senest innen 30 virkedager, enten utstede endringsordre eller skriftlig avslå Leverandørens anmodning, dersom Partene ikke avtaler en lengre frist for Oppdragsgivers respons. Dersom anmodningen avslås, skal Oppdragsgiver enten samtidig eller uten ugrunnet opphold, skriftlig begrunne hvorfor forholdet etter hans oppfatning ikke utgjør en endring. Dersom Oppdragsgiver ikke besvarer Leverandørens varsel innen 30 virkedager skal Leverandørens anmodning om endringsordre anses akseptert, med mindre det er avtalt en særskilt svarfrist mellom Partene.

13.4.7 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.

13.4.8 Plikt til å utføre endringsarbeid

Selv om Oppdragsgiver avslår Leverandørens anmodning om endringsordre i henhold til punkt 13.4.3, eller Partene ikke blir enige om konsekvensene av endringen, 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, samt eventuelle økonomiske konsekvenser.

13.5 Leverandørens forslag til investeringer med lang økonomisk levetid

Oppdragsgiver ønsker at Leverandøren skal bidra til langsiktig videreutvikling av rammevilkår, kundetilbud og markedsgrunnlag for Trafikkpakken, også utover Trafikkavtalens varighet. Leverandøren står fritt til å foreslå for Oppdragsgiver investeringstiltak med lengre økonomisk levetid enn gjenværende avtaleperiode.

Forslag etter dette punkt skal inkludere beskrivelser av tiltaket og tiltakets effekt, antatt kostnad, lønnsomhetsbetraktninger for tiltakets levetid, samt Leverandørs tilbud for redusert vederlag i gjenværende avtaleperiode dersom Oppdragsgiver gjennomfører investeringstiltaket.

Oppdragsgiver står fritt til å akseptere eller avslå slike forslag. Ved aksept vil Oppdragsgiver utstede endringsordre, jf. punkt 13.4.4.

Leverandørs tilbud ved forslag etter dette punkt skal, med mindre Partene blir enige om noe annet, være bindende i minimum 6 – seks – måneder fra Leverandøren sender forslaget, og vil innenfor bindingstiden utgjøre grunnlaget for justering av vederlaget.

14 Mislighold

14.1 Oppdragsgivers mislighold

Det foreligger mislighold fra Oppdragsgivers side hvis Oppdragsgiver ikke oppfyller sine plikter etter Trafikkavtalen.

Det foreligger likevel ikke mislighold hvis situasjonen skyldes den andre Parts forhold eller Force Majeure.

14.2 Leverandørens mislighold

Det foreligger mislighold dersom Leveransen eller en del av Leveransen ikke er i samsvar med Trafikkavtalens krav eller Leverandøren ikke oppfyller sine øvrige plikter etter avtalen.

Det foreligger likevel ikke mislighold hvis situasjonen skyldes den andre Parts forhold, eller Force Majeure.

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 ha vært fritatt i henhold til annet avsnitt i dette punktet.

14.3 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. Varslet skal angi årsak til hindringen og skal så vidt mulig angi når ytelsen kan gjennomføres samt opplysninger om hvordan hindringen skal utbedres, jf. punkt 14.4.1. Tilsvarende gjelder dersom det må antas å påløpe ytterligere mislighold etter at første varsel er gitt. Varselet skal gis som Meddelelse i henhold til «Vedlegg D» punkt 3.

14.4 Misligholdsbeføyelser

14.4.1 Leverandørens utbedringsplikt

Leverandøren skal uten ugrunnet opphold og på eget initiativ rette mislighold han oppdager, selv om misligholdet ikke er oppdaget eller påpekt av Oppdragsgiver.

Leverandøren har rett og plikt til å utbedre mislighold som er påpekt av Oppdragsgiver, slik at Leverandørens ytelse til enhver tid er i samsvar med Trafikkavtalens krav. Leverandøren skal gi Oppdragsgiver 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 (Kjøretøy eller andre transportmidler) som fremgår av «Vedlegg A» med undervedlegg.

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

Oppdragsgiver skal sette en rimelig frist for Leverandørens utbedring. Dersom utbedring ikke er foretatt innen den fastsatte frist, har Oppdragsgiver rett til å la en tredjemann foreta utbedringen. Oppdragsgiver skal varsle Leverandøren før utbedring settes bort til tredjemann. Oppdragsgiver kan kreve at Leverandøren betaler rimelige kostnader ved utbedring utført av tredjemann. Dersom utbedringsarbeid utføres av tredjemann i henhold til denne bestemmelsen er Leverandøren ikke ansvarlig for utbedringsarbeidet eller mangelfull utbedring og følgene av dette.

14.4.2 Prisavslag

Hvis Oppdragsgiver krever utbedring men Leverandøren ikke foretar utbedring innen en rimelig frist eller bare foretar delvis utbedring, kan Oppdragsgiver kreve prisavslag. Oppdragsgiver kan også kreve prisavslag hvis misligholdet etter sin art ikke lar seg utbedre.

Prisavslaget størrelse fastsettes på grunnlag av den reduksjon av Leveransens verdi som misligholdet representerer. Prisavslaget skal minst svare til den besparelse Leverandøren har oppnådd som følge av at utførelsen ikke er i henhold til Trafikkavtalen.

14.4.3 Dagbøter i Drifts- og Avviklingsfasen og i forbindelse med opphør

Dersom Leverandøren ikke oppfyller sine forpliktelser i Drifts- og Avviklingsfasen eller i forbindelse med opphør av Trafikkavtalen, kan Oppdragsgiver kreve dagbot som angitt i «Vedlegg B» så lenge Leverandøren er i mislighold. Dagboten løper fra misligholdet inntreffer og frem til misligholdet opphører eller avtalen heves.

14.4.4 Malus

Dersom Leverandøren helt eller delvis innstiller en togavgang påløper malus som beskrevet i «Vedlegg B» punkt 5.2. Malus påløper alle innstillinger som skyldes forhold som Leverandøren er ansvarlig for.

Leverandøren er selv ansvarlig for å kreve regress fra Infrastrukturforvalter etter bestemmelsene i AST.

14.4.5 Heving

Oppdragsgiver har rett til å heve Trafikkavtalen dersom:

- a) det foreligger vesentlig mislighold fra Leverandørens side og dette ikke er rettet innen 30 dager etter skriftlig varsel om heving fra Oppdragsgiver, eller
- b) det er klart at vesentlig mislighold vil inntre, eller
- c) Leverandøren, eller endelig morselskap i Leverandørens konsern hvis Leverandøren inngår i konsern, blir insolvent, insuffisient, illikvid, anmoder om frivillige gjeldsforhandlinger eller lignende frivillige eller tvungne ordninger, innleder forhandlinger med sine långivere med henblikk på restrukturering av gjeld, innstiller sine betalinger generelt eller til en bestemt gruppe kreditorer, det tas tvangsmessig utlegg eller beslag i ikke-uvesentlige verdier som eies av Leverandøren eller det fattes beslutning om at Leverandøren skal likvideres eller begjære oppbud, eller
- d) Leverandøren mangler eller mister lisens eller sikkerhetssertifikat jf. i punkt 5.3 annet ledd, eller
- e) Det i Driftsfasen eller Avviklingsfasen påløper dagbot for 100 eller flere påbegynte kalenderdager innenfor en periode på 12 kalendermåned.
- f) det foreligger vesentlige avvik fra HMS kravene Trafikkavtalen foreskriver. Det samme gjelder ved gjentatte avvik fra HMS kravene som Trafikkavtalen foreskriver, dersom Leverandøren har unnlatt å iverksette nødvendige korrigerende tiltak umiddelbart etter å ha mottatt varsel fra Oppdragsgiver.
- g) Leverandøren ikke retter et brudd på reglene i «Vedlegg K» innen 30 Dager etter skriftlig varsel fra Selskapet, eller hvis slikt brudd ikke er mulig å rette

Oppdragsgiver kan etter eget valg heve Trafikkavtalen delvis, enten for bestemte deler eller fra et gitt tidspunkt i fremtiden, i stedet for å heve hele Trafikkavtalen med umiddelbar virkning.

14.4.6 Erstatning

Hver av Partene kan kreve erstattet tap som kan tilbakeføres til misligholdet.

Eventuell dagbot eller prisavslag som er gitt for et mislighold går til fradrag i Oppdragsgivers rett til erstatning for det samme misligholdet.

En Part er ikke erstatningsansvarlig for indirekte tap, med mindre slikt tap skyldes grov uaktsomhet eller forsett hos en Parts personell med overordnet ledelsesansvar innenfor det aktuelle området. Som indirekte tap regnes blant annet tap som følge av minsket eller bortfalt produksjon eller omsetning (driftsavbrudd), annet konsekvenstap og rimelige avbøtende tiltak.

Maksimal erstatning er begrenset til NOK 900 millioner, med mindre tapet skyldes grov uaktsomhet eller forsett hos en Parts personell med overordnet ledelsesansvar innenfor det aktuelle området.

14.5 Ansvarsbegrensning

Dersom misligholdet er forårsaket av Infrastrukturforvalter, Norske tog AS eller Entur AS kan Oppdragsgiver kun gjøre gjeldende krav etter punkt 14.4 i den grad Leverandøren kan kreve økonomisk kompensasjon i det underliggende forholdet.

Ansvarsbegrensningen kan bare gjøres gjeldende for leveranser fra Infrastrukturforvalter i AST, leveranser fra Norske tog AS og Entur AS i obligatoriske avtaler i «Vedlegg E-1 og E-2» og i AST, og bare i den utstrekning leveransen er nødvendig for å oppfylle Trafikkavtalen.

15 Force majeure

15.1 Virkning av 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 Force Majeure-situasjonen varer. Den annen Parts motytelse suspenderes i samme tidsrom.

Hver av Partene dekker sine kostnader forbundet med Force Majeure.

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.

15.2 Avhjelpstiltak

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 pålagt av Oppdragsgiver skal dekkes av Oppdragsgiver. Det skal gjøres fradrag for besparelser Leverandøren har som følge av at Trafikkavtalens forpliktelser suspenderes i Force Majeure-perioden.

16 Forsikringer

Leverandøren er forpliktet til enhver tid å inneha slike forsikringer og slik forsikringsdekning som er påbudt etter norsk lov.

Bekreftelser på Leverandørens forsikringer framgår av «Vedlegg H».

17 Finansielle forhold

Leveransen skal utføres slik at Leverandør har en robust finansiell stilling gjennom hele Trafikkavtalens varighet.

17.1 Sikkerhetsstillelse

17.1.1 Innledning

Senest på tidspunktet for undertegning av denne Trafikkavtalen skal Leverandøren for egen regning sørge for at det er stilt sikkerhet for oppfyllelse av Leverandørens forpliktelser som springer ut av

denne Trafikkavtalen, herunder forsinkelsesrenter og inndrivelsesomkostninger ved mislighold, i den form som det fremgår av dette punkt 17.1.

17.1.2 Påkravsgaranti fra finansinstitusjon

Sikkerheten skal stilles som påkravsgaranti («on demand») fra en bank eller et forsikringsselskap med kredittrating fastsatt av Moody's eller S&P på [A] eller bedre hjemmehørende innenfor EØS-området eller annen finansinstitusjon godkjent av Oppdragsgiver. Oppdragsgivers godkjenning kan ikke nektes uten saklig grunn.

Påkravsgarantien skal ha slikt innhold som fremgår av «Vedlegg I» del 1. For øvrig skal Påkravsgarantien på tidspunktet for undertegning av denne Trafikkavtalen være begrenset oppad til NOK 240 millioner. 60 dager etter Driftsopphør reduseres sikkerheten til 15 prosent av normal sikkerhetsstillelse i siste driftsår for forhold som påberopes i løpet av de påfølgende 3 år.

Påkravsgarantien skal være gyldig fra signering av Trafikkavtalen til tidligst 3 år og 60 dager etter Driftsopphør. Krav skal kunne gyldig fremsettes under Påkravsgarantien så lenge Påkravsgarantien er gyldig. Dersom opprinnelig Driftsopphør utsettes i tid, uansett grunn, skal tilsvarende utsettelse for (i) utløpet av garantiens gyldighet og (ii) reduksjon av garantibeløpet til 15 % dokumenteres i ny eller endret påkravsgaranti på ellers like vilkår som fremgår over og av «Vedlegg I» del 1. Leverandøren skal uten ytterligere anmodning fra Oppdragsgiver og for egen regning stille slik ny eller endret gyldig garanti senest 30 dager etter at det er klart at opprinnelig Driftsopphør vil utsettes.

Oppdragsgiver kan, dersom det er saklig grunnlag for det, kreve at Leverandøren for egen regning skifter garantist i løpet av den tiden garantien løper. At garantistens kredittrating faller under [A] er alltid saklig grunn.

Dersom ny garanti, uansett grunn, blir stilt i Driftsperioden til erstatning for opprinnelig garanti, skal den nye garantien dekke de garantitilfellene som ellers ville ha vært dekket av den opprinnelige garantien.

17.1.3 Morselskapsgaranti

I tillegg til Påkravsgaranti, skal Leverandør som er datterselskap i et konsern stille, som sikkerhet for Leverandørens forpliktelser etter denne Trafikkavtalen, en selvskyldnergaranti fra øverste morselskap i konsernet med samme innhold som fremgår av «Vedlegg I» del 2.

Morselskapsgarantien skal være gyldig senest fra tidspunktet for undertegning av Trafikkavtalen. Denne garantien skal være begrenset til et beløp på minst NOK 360 millioner. Oppdragsgiver kan, dersom det er saklig grunnlag for det, kreve at Leverandøren sørger for en rimelig oppjustering av garantiens maksimumsbeløp.

18 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. Likt med overdragelse regnes fusjon, fisjon og annen direkte overføring av kontrollen over Leverandøren.

Rett til vederlag etter denne Trafikkavtalen kan fritt overdras. Slik overdragelse fritar ikke vedkommende Part fra hans forpliktelser og ansvar. Oppdragsgiver kan gjøre alle innsigelser mot betalingskrav man har mot Leverandøren gjeldende mot den som har fått kravet overdratt til seg.

19 Konfidensialitet

Oppdragsgiver har rett 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 og Leverandøren melder tilbake om eventuell konkurransesensitiv informasjon som bør unntas offentlighet. Oppdragsgiver tar endelig beslutning på bakgrunn av offentlighetslova jf. forvaltningsloven § 13.

All informasjon knyttet til persontransport i Trafikkpakken som utveksles mellom Partene, skal holdes konfidensiell og skal ikke overføres til tredjemann uten den annen Parts skriftlige samtykke, med mindre slik informasjon:

- a) er eller blir offentlig tilgjengelig uten at dette skyldes en Parts mislighold av Trafikkavtalen.
- b) må meddeles i henhold til gjeldende lov, forskrift eller pålegg, eller en avgjørelse truffet av en domstol eller en offentlig myndighet, herunder for eksempel Statens Jernbanetilsyn, konkurransemyndighetene, Riksrevisjonen, ESA, eller EU-kommisjonen.
- c) har betydning for Oppdragsgivers fremtidige tilrettelegging og gjennomføring av konkurranse om persontransport med tog.

20 Tvister

20.1 Forhandlinger

Tvister mellom Partene i forbindelse med Trafikkavtalen skal søkes løst ved forhandlinger.

Inntil en tvist er brakt inn til domstolene, kan hver av Partene be om at det avholdes et tvisteløsningsmøte hvor representanter fra både Oppdragsgiver og Leverandørens ledelse deltar.

Dersom en Partene har bedt om et slikt møte, kan tvisten ikke bringes inn for domstolene før møtet er avholdt, med mindre slikt møte ikke kan avholdes innen rimelig tid og dette ikke skyldes forhold denne Parten svarer for eller det er nødvendig for å avbryte frister.

20.2 Vernetting

Oslo tingrett vedtas som eksklusivt vernetting for enhver tvist i anledning Trafikkavtalen eller andre avtaler som følger av denne. Prosesspråket i anledning rettstvist skal være norsk.

20.3 Lovvalg

Trafikkavtalen, inkludert dette punkt 20.3, og enhver tvist som oppstår i forbindelse med Trafikkavtalen, eller andre avtaler som følger av denne, skal være underlagt norsk rett.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A Leveransebeskrivelse fellesbestemmelser

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A.	28.06.2019
2.0	Fjernet setningen «For enkelt- og periodebilletter solgt til ordinær pris på strekningen Oslo – Lillehammer gjelder transportvilkårene til togoperatøren som har trafikkavtale for IC-tog på strekningen.» under 7.4 Transportvilkår	10.10.2019
3.0	Reforhandlet avtale Punkt 4.1 Leie av Kjøretøy	1.7.2022

Innhold

1 Generelle krav	5
1.1 Oversikt	5
1.2 Overordnede mål for togtilbudet	5
1.3 Faseinndeling og krav til den enkelte fase	6
1.4 Fase 1 Oppstartsfase	6
1.5 Fase 2 Driftsfase	6
1.6 Fase 3 Avviklingsfase	6
1.7 Strategisk/langsiktig planlegging	7
2 Trafikkoppdraget	8
2.1 Rutetilbudet	8
2.2 Planlegging før neste rutetermin	8
2.2.1 Krav til rutetilbudet	8
2.2.2 Bestilling av ruter	9
2.2.3 Videreutvikling av rutetilbudet	9
2.3 Ekstra trafikk	10
2.4 Håndtering av avvik og alternativ transport	10
2.5 Deltagelse i samarbeidsfora i regi av Infrastrukturforvalter	11
3 Drift	12
3.1 Generelle krav	12
3.2 Sportilgang og infrastrukturtjenester	12
3.3 Trafikksikkerhet	12
3.4 Beredskap og berging	12
4 Kjøretøy og vedlikehold	13
4.1 Leie av Kjøretøy	13
4.2 Verksted og vedlikehold	13
4.3 Prøvekjøring	14
5 Satsingsprogram	14
5.1 Satsingsprogram FJ-tog Oslo S – Trondheim S samt R-tog Dombås – Åndalsnes	14
5.2 Satsningsprogram for FJ-tog Trondheim S – Bodø samt R-tog Rognan – Bodø	15
5.3 Satsningsprogram for R-tog Hamar – Røros - Trondheim S	16
5.4 Satsningsprogram for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer samt R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien	17
6 Kundeservice	17
6.1 Generelle krav	17
6.2 Tilgjengelighet for reisende med særskilte behov	18
6.3 Innvendig renhold og utvendig vask av Kjøretøyene	18
6.4 Luftkvalitet, toaletter og andre komfortelementer om bord	19
6.5 Hitegods	19
6.6 Stasjoner og holdeplasser	19
6.7 Reklamasjoner og klager	20
6.8 Reklame om bord	20
6.9 Trygghet	20
7 Reiseprodukt, reiseinformasjon, prisfastsettelse og billetter	22
7.1 Nasjonal løsning for reiseinformasjon og billettsalg	22
7.2 Takster, billettering og inntektsavregning	23
7.3 Rute-, takst- og billettsamarbeid	23
7.4 Transportvilkår	23

7.5 Deltakelse i ordning for personalbillett.....	24
8 Kvalitetsoppfølging	24
8.1 Pålitelig trafikk.....	24
8.2 Kundetilfredshet	24
9 Miljø	25
10 Organisasjon	26
10.1 Generelle krav	26
10.2 Krav til styrings-/kvalitetssystem	26
10.3 Leverandørens ledelsesfunksjoner	26
10.4 Personalpolitikk	26
10.5 Bemanning og kompetanse	27
10.6 Instruktørressurser til lokføreropplæring	27

1 Generelle krav

1.1 Oversikt

Dette dokumentet angir krav som gjelder for alle togprodukter i Trafikkpakken. «Vedleggene A-1 til A-6» angir spesifikke krav til togproduktene etter følgende struktur:

- «Vedlegg A-1» angir krav til FJ-tog Trondheim S – Bodø og R-tog Rognan – Bodø
- «Vedlegg A-2» angir krav til FJ-tog Oslo S – Trondheim S
- «Vedlegg A-3» angir krav til R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- «Vedlegg A-4» angir krav til R-tog Dombås – Åndalsnes
- «Vedlegg A-5» angir krav til R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien
- «Vedlegg A-6» angir krav til R-tog Hamar – Røros – Trondheim S

«Vedlegg A-7» angir metode for gjennomføring av kundetilfredshetsundersøkelser (KTI).

Trafikkavtalen omfatter alle aktiviteter som naturlig tilhører Leveransen. Leverandøren har et totalansvar for å utføre persontransport med tog i Trafikkpakken. Leveransen skal omfatte alle aktiviteter som er nødvendige for å drive et helhetlig togtilbud i Trafikkpakken, også aktiviteter som ikke er eksplisitt nevnt eller knyttet krav til i dette Vedlegget eller andre steder i Trafikkavtalen. Slike aktiviteter inkluderer, men er ikke begrenset til, planlegging, rekruttering av kvalifisert personale, markedsføring, salg av billetter, kjøring av tog, leie, forvaltning og vedlikehold av Kjøretøy og samordning med øvrige kollektivtilbud.

Trafikkavtalen gjelder ikke kjøring av ekstratog for Kongehuset.

Kjøring av bergingstog omfattes ikke av Trafikkavtalen. Dette er et forhold som reguleres mellom Leverandøren og Infrastrukturforvalter i Avtale om Sportilgang og bruk av tjenester (AST).

1.2 Overordnede mål for togtilbudet

Staten vil gjennom konkurranseutsetting av Trafikkpakken bidra til flere og mer fornøyde kunder gjennom at den togoperatør som velges, skal kunne levere det mest kundevennlige og kostnadseffektive persontogtilbudet. For Trafikkpakken skal konkurransen spesielt bidra til å oppnå:

- Mer persontogtrafikk for den offentlige ressursinnsatsen
- Flere kunder og økt kundetilfredshet på linjene i Trafikkpakken
- Videreutvikle Trønderbanen som stammen i kollektivtrafikken i Trøndelag
- Optimal drift og godt vedlikehold av Kjøretøyene
- En vellykket implementering av nye Kjøretøy i Trafikkpakken
- En effektiv, kunde- og markedsorientert organisasjon
- Et godt samarbeid med berørte kommuner og fylkeskommuner
- Et mest mulig sømløst tilbud mellom persontogtrafikk som inngår i Trafikkpakken og øvrig kollektivtransport
- Testing av nullutslippstog på en eller flere linjer i Trafikkpakken

1.3 Faseinndeling og krav til den enkelte fase

Krav nr.	Krav
A 1.3.1	Leverandøren skal forberede og gjennomføre leveransen i følgende tre faser: • Fase 1 – Oppstartfase. • Fase 2 – Driftsfase. • Fase 3 – Avviklingsfase. Leverandøren skal utarbeide og vedlikeholde planer for samtlige faser som beskrevet over.

1.4 Fase 1 Oppstartsfase

En godt planlagt og gjennomført Oppstartsfase er viktig for å sikre en best mulig Trafikkstart, og for å forebygge eventuelle negative effekter av togoperatørbytte.

Leverandøren skal etablere en interimsorganisasjon som, uten unødvendig opphold, er operativ fra avtaleinngåelse og som ivaretar oppgavene i Trafikkavtalen inntil permanent organisasjon er operativ.

Krav nr.	Krav
A 1.4.1	Leverandøren skal igangsette arbeidet med Oppstartsfasen uten unødvendig opphold etter avtaleinngåelse.
A 1.4.2	Leverandøren skal etablere en interimsorganisasjon for Oppstartsfasen. Leverandørens overordnede beskrivelse av interimsorganisasjonen følger av «Vedlegg J-1».
A 1.4.3	Leverandøren skal utarbeide en fremdriftsplan for Oppstartsfasen. Særlige krav til Oppstartsfasen følger av Vedlegg C. Plan for Oppstartsfasen skal ytterligere detaljeres etter avtaleinngåelse, jf. «Vedlegg C» punkt 2.2. Leverandørens fremdriftsplan følger av «Vedlegg J-1».

1.5 Fase 2 Driftsfase

Krav nr.	Krav
A 1.5.1	Leverandøren skal i hele Driftsfasen levere det som er avtalt i Trafikkavtalen, med den kvalitet som er angitt.

1.6 Fase 3 Avviklingsfase

Krav nr.	Krav
A 1.6.1	Leverandøren skal i hele Avviklingsfasen levere det som er avtalt i Trafikkavtalen for Driftsfasen, parallelt med forberedelser til avvikling og tilrettelegging for en ny togoperatør.

Krav nr.	Krav
A 1.6.2	Leverandøren skal i hele Avviklingsfasen samarbeide med en eventuell ny togoperatør og bistå Oppdragsgiver med overføringsansvaret. Følgende milepæler er satt for samarbeidet i Avviklingsfasen: • Leverandøren skal uten unødvendig opphold, og senest 1 måned etter varsel om eventuell ny togoperatør, etablere samarbeid med denne for overføring av personale med tilhørende dokumentasjon. • Samarbeid om tilgang til medarbeidere som overføres ny togoperatør for opplæring, skal etableres senest 4 måneder før Trafikkstart for ny togoperatør • Samarbeid om nødvendige praktiske og operative forhold knyttet til overtagelsen, skal etableres senest 6 måneder før Trafikkstart for ny togoperatør.
A 1.6.3	Leverandøren skal uten unødvendig opphold etter avtaleinngåelse med ny togoperatør, tilrettelegge for at: • Ny togoperatør kan gjennomføre informasjonsmøter med berørte arbeidstakere som kan være en del av virksomhetsoverdragelsen og for øvrig i samsvar med bestemmelsene i Arbeidsmiljøloven. • Ny togoperatør får tilgang til de tillitsvalgte, i samsvar med arbeidsmiljølovens § 16-5 og under alle omstendigheter senest 6 måneder før Trafikkstart.
A 1.6.4	Leverandøren plikter å godta gyldig reisehjemmel utstedt av ny togoperatør på Trafikpakken i Avviklingsfasen. Gyldig billett må være solgt gjennom Enturs systemer.
A 1.6.5	Leverandør plikter å selge alle pålagte billettkategorier som angitt i «Vedlegg B» punkt 2.1 inntil Driftsopphør, også der reisehjemmelen er gyldig utover Leverandørens Avviklingsfase. Leverandøren vil bli godskrevet sin relevante andel av inntektene etter gjeldende regelverk.
A 1.6.6	Leverandøren skal for egen regning fjerne gjenstander, installasjoner, systemer eller anlegg installert eller utplassert av Leverandøren samt fjerne avfall, logoer, reklame og andre etterlevninger med mindre annet er avtalt.

1.7 Strategisk/langsiktig planlegging

Oppdragsgiver skal utvikle jernbanen i Norge som del av det samlede transportsystemet i dag og i fremtiden. I forbindelse med den strategiske planleggingsprosesser er det viktig med samhandling mellom alle involverte parter i sektoren.

Krav nr.	Krav
A 1.7.1	Leverandøren skal, på forespørsel fra Oppdragsgiver, gi innspill til den strategiske planleggingen. Arbeidet faktureres etter medgått tid etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 4.

2 Trafikkoppdraget

2.1 Rutetilbudet

Trafikkoppdraget omfatter persontogtrafikken på følgende strekninger:

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø og Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal/Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken innenfor rammene av Trafikkavtalen.

2.2 Planlegging før neste rutetermin

2.2.1 Krav til rutetilbudet

For R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer og R-tog Rognan – Bodø kan driftsdøgnet deles inn i rushtidsperiode, normaltrafikk og lavtrafikk. For øvrige togprodukter angis differensiert etterspørsel ved å dele inn driftsuken inn i høytrafikkperiode, normaltrafikkperiode og lavtrafikkperiode.

Minimumskrav til rutetilbudet for de enkelte togproduktene følger av «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A6».

Krav nr.	Krav
A 2.2.1.1	Leverandøren skal basere rutetilbudet på en grunnruteplan med en mest mulig jevn grunnfrekvens over driftsdøgnet. Grunnfrekvensen kan forsterkes med ekstrainnsats i perioder med høy etterspørsel og reduseres i perioder med lavere etterspørsel. En eventuell reduksjon i frekvens skal ikke komme i konflikt med minimumskravene som er angitt i vedleggene A-1 til A-6. På helligdager (røde dager) er minimumskravet til rutetilbudet søndagsruter. Rutetilbudet kan tilpasses markedets etterspørsel på særskilte dager som 1. januar, Langfredag, 1. påskedag, 24. desember, 25. desember og 31. desember. I Sommerperioden kan trafikken reduseres for enkelte togprodukter slik det er beskrevet i «Vedleggene A-1, A-3 og A-6».
A 2.2.1.2	Leverandøren skal tilpasse transportkapasiteten på den enkelte avgang innenfor de rammer som er gitt av tilgjengelig Kjøretøy.
A 2.2.1.3	Leverandøren skal ta initiativ til videreutvikling av samarbeidet med andre kollektivtransportselskaper samt fylkeskommuner for tilrettelegging av sømløse reiser.

2.2.2 Bestilling av ruter

Oppdragsgiver vil bestille ruteleier for perioden juni 2020 – Ruteterminskiftet i desember 2020, og kan videre veilede Leverandøren i Infrastrukturforvalters kapasitetsfordelingsprosess for å sikre bestilling av nødvendige ruteleier fra Ruteterminskiftet i desember 2020, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 6.

Krav nr.	Krav
A 2.2.2.1	Leverandøren er ansvarlig for alt arbeid og all informasjon som kreves i Infrastrukturforvalternes kapasitetsfordelingsprosesser, samt for bestilling av ruter innen gjeldende frister i Infrastrukturforvalternes prosessbeskrivelser, med mindre annet er eksplisitt angitt i Trafikkavtalen.

2.2.3 Videreutvikling av rutetilbudet

Fra og med Ruteterminskiftet desember 2021 har Leverandøren ansvaret for videreutvikling av rutetilbudet, innenfor rammen av Avtalt fast vederlag og minimumskrav som gitt i «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6».

Krav nr.	Krav
A 2.2.3.1	Leverandøren skal senest 3 måneder før frist for rutebestilling, sende sitt endringsforslag til berørte fylkeskommuner på høring med kopi til Oppdragsgiver. Med endringsforslag menes eventuelle justeringer i rutetilbudet utover minimumskravene fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021. I endringsforslaget skal det redegjøres for bakgrunnen for forslaget og forventede kunderelaterte konsekvenser.
A 2.2.3.2	Leverandøren skal senest 1 måned før frist for rutebestilling, oversende til Oppdragsgiver sitt endelige forslag til nye rutetider, inkludert en redegjørelse for konsekvenser av endringen. Forslaget og redegjørelsen skal minimum inneholde og beskrive: • Bakgrunnen for forslaget. • Beskrivelse av Leverandørens endelige ruteplanforslag. • Markedsvurderinger og økonomiske konsekvenser, inkludert utvikling i antall reisende, inntekter og beleggsprosent. • Fylkeskommunenes uttalelser. • Oversikt over hvordan fylkeskommunens høringsuttalelser er behandlet, inkludert økonomiske og andre konsekvenser av å oppfylle de ønsker som ikke er etterkommet. Dersom forslaget til endringer i ruteplanen vil innebære endring i Leverandørens vederlag, skal Leverandøren fremme anmodning om endringsordre til Oppdragsgiver, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 13. Anmodning om Endringsordre skal godkjennes av Oppdragsgiver før rutebestilling iverksettes.

2.3 Ekstra trafikk

Leverandøren kan, for egen regning og risiko, kjøre ekstra trafikk utover minimumskravene til rutetilbudet og eget satsningsprogram. Slik trafikk kan eksempelvis være turisttog på Raumabanen for cruiseturister, ekstratog i forbindelse med større arrangementer som Birkebeinerrennet og chartertog for grupper.

Norske tog skal forespørres om mulig tilgang til Kjøretøy ved ekstra trafikk. I tilfeller hvor Norske tog ikke har tilgjengelige Kjøretøy og trafikken har et annet formål enn det ordinære togtilbudet som omfattes av minimumskravene og satsingsprogrammet, kan Leverandøren benytte Kjøretøy fra andre leverandører.

Krav nr.	Krav
A 2.3.1	Leverandøren skal ved eventuell kjøring av ekstraavganger, sørge for at all trafikk som er avtalt med Oppdragsgiver gjennom Trafikkavtalen gjennomføres som forutsatt.

2.4 Håndtering av avvik og alternativ transport

Ved avvik som oppstår uten forvarsel vil Entur hente sanntidsinformasjon og meldinger om håndtering av avvik fra Infrastrukturforvalter for å sikre enhetlig informasjon til kundene i Entur sine kanaler.

For planlagte avvik utarbeider Infrastrukturforvalter en totaloversikt som inkluderer planer for infrastrukturarbeider på alle strekninger. Informasjon om dette gis i forbindelse med Infrastrukturforvalters kapasitetsfordelingsprosess. Leverandøren kan sende oppdaterte rutedata for planlagte avvik til Entur for oppdatering av informasjon- og salgssystemer, eller selv registrere dette i en operatørportal administrert av Entur. Frist for å melde inn planlagte avvik til Entur er definert i «Vedlegg E-2».

Der togtilbudet omfatter minimum halvtimesfrekvens i avviksperioden, kan Leverandøren henvise kundene til neste avgang, forutsatt tilstrekkelig transportkapasitet (sitte- og ståkapasitet) med en slik løsning.

Ved avvik som oppstår uten forvarsel kompenseres Leverandøren for innstilte avganger som skyldes Infrastrukturforvalter, gjennom ytelsesordningen i Avtale om Sportilgang og bruk av tjenester. Satser i ytelsesordningen fremgår av den til enhver tid gjeldende AST.

Ved planlagte avvik kompenserer Infrastrukturforvalter gjennom Avtale om Sportilgang og bruk av tjenester 80 % av direkte kostnader til alternativ transport ved avvik som skyldes Infrastrukturforvalter. Med direkte kostnader menes utgifter til busser, maxitaxi/taxi samt kostnader knyttet til oppstillings- og parkeringsplasser som er nødvendig for å gjennomføre alternativ transport. Øvrige kostnader dekkes av Leverandøren. Kompensasjonen fra Infrastrukturforvalter baseres på budsjettert volum av innstilte setekm og en sats pr. setekm i henhold til AST.

Ved endringer i planlagte avvik som varsles av Infrastrukturforvalter senere enn 8 uker før planlagt avvik, kompenserer Infrastrukturforvalter Leverandøren som følgende:

- Ved kansellering skal Leverandøren få planlagt kompensasjon
- Ved tidsmessig flytting/forskyvning kompenseres Leverandøren med 90%
- Utvidelse gir 100% per innstilt setekilometer for tiden innstillingen utvides med

Krav nr.	Krav
A 2.4.1	Leverandøren skal etablere og implementere et konsept for kundeservice, som ivaretar alle reisendes transport- og informasjonsbehov ved <u>oppståtte</u> avvik. Leverandørens overordnede konsept følger av «Vedlegg J-1».
A 2.4.2	Leverandøren skal etablere og implementere et konsept for kundeservice, som ivaretar alle reisendes transport- og informasjonsbehov ved <u>planlagte</u> avvik. Leverandørens overordnede konsept følger av «Vedlegg J-1».
A 2.4.3  (Malus)	Leverandøren skal organisere og tilby alternativ transport for alle reisende for togavganger som innstilles, uavhengig av årsak, dersom rutetilbudet har avgangsfrekvens sjeldnere enn hver halvtime, jf. «Vedlegg B» punkt 5.2.

2.5 Deltagelse i samarbeidsfora i regi av Infrastrukturforvalter

Infrastrukturforvalter etablerer prosjekt Alternativ reise fra desember 2018 for storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Bodø. Prosjektet har som hovedformål;

- Å koordinere samarbeid mellom Statens Vegvesen, kommuner, togselskaper, lokale administrasjonsselskap (eller fylkeskommune) og Infrastrukturforvalter ved planlagte avvik.
- Å ta ansvar for å lede fora mellom de ulike aktører for å identifisere behov for tiltak, og kunne gjøre tiltak der det pågår flere aktiviteter samtidig.
- Å legge til rette for nøytral skilting ved planlagte avvik.

For koordinering av samarbeidet mellom togselskapene og Infrastrukturforvalter ved avvik som oppstår, har Infrastrukturforvalter etablert prosjekt KOA. Prosjektet samordner aktiviteter ved oppståtte avvik i Østlandsområdet.

Krav nr.	Krav
A 2.5.1	Leverandøren skal delta i Infrastrukturforvalters prosjekt Alternativ reise.
A 2.5.2	Leverandøren skal inngå avtale med Infrastrukturforvalter om deltakelse i prosjekt KOA.
A 2.5.3	Leverandøren skal delta i samråd med Infrastrukturforvalter vedr. utarbeidelse av plan for driftsavvik for prosjekter som er definert i «Vedlegg F». Ansvaret for å organisere samrådet ligger hos Infrastrukturforvalter og det forventes 2 – 3 møter pr. år. Deltagelse i samråd skal rapporteres i Tertialrapport, jf. «Vedlegg D» punkt 11.4.

3 Drift

3.1 Generelle krav

Krav nr.	Krav
A 3.1.1	Leverandøren har det fulle ansvaret for all drift av tog som inngår i til enhver tid gjeldene ruteplan og driftsansvaret kan ikke overføres til underleverandør. Driftsansvaret omfatter all togframføring, inkludert kjøring som nevnt i punkt 2.3 og punkt 4.3.

3.2 Sportilgang og infrastrukturtjenester

Krav nr.	Krav
A 3.2.1	Leverandøren skal inngå Avtale om Sportilgang og bruk av tjenester (AST) med Infrastrukturforvalter, jf. «Vedlegg C» punkt C 4.1.
A 3.2.2	Leverandøren skal inngå Trafikeringsavtal med Trafikverket (Sverige), jf. «Vedlegg C» punkt C 4.1.

3.3 Trafikksikkerhet

Krav nr.	Krav
A 3.3.1	Leverandøren skal ha det fulle og hele ansvaret for trafikksikkerheten i Leveransen. Leverandøren skal planlegge og utføre sitt trafikksikkerhetsarbeid slik det fremgår av «Vedlegg J-1».
A 3.3.2	Leverandøren skal sørge for at hver avgang er tilstrekkelig bemannet for å ivareta trafikksikkerheten.
A 3.3.3	Leverandøren skal arbeide systematisk med sikte på opprettholdelse og kontinuerlig forbedring av trafikksikkerheten, og virksomheten skal kjennetegnes ved at det stilles høye krav til trafikksikkerhet.

3.4 Beredskap og berging

Leverandøren skal gjennom hele Trafikkavtalens varighet ha oppdaterte planer for beredskap og krisehåndtering, inkludert oppfølging av personale, passasjerer og pårørende. Disse skal minimum oppfylle kravene i til enhver tid gjeldende AST.

Infrastrukturforvalter har ansvaret for bergingstjenesten på det norske jernbanenettet, og alle togoperatører skal benytte denne tjenesten ved havari/uhell på Kjøretøy som medfører at kjøreveien blir sperret. Ved bergingsoppdrag vil den som forårsaker skaden eller utløser oppdraget, motta et regresskrav fra Infrastrukturforvalter i hvert enkelt tilfelle.

Krav nr.	Krav
A 3.4.1	Leverandøren plikter å benytte Infrastrukturforvalters bergingstjeneste i henhold til de vilkår som fremgår av til enhver tid gjeldende AST.
A 3.4.2	Leverandøren skal utarbeide, oppdatere og følge egne planer for beredskap og krisehåndtering, inkludert oppfølging av personale, passasjerer og pårørende i hele Trafikkavtalens varighet.
A 3.4.3	Leverandøren plikter å delta i kollegastøtteordningen for lokomotivførere og etablere avtale om dette.

4 Kjøretøy og vedlikehold

4.1 Leie av Kjøretøy

Togtilbudet som inngår i Leveransen er basert på bruk av Kjøretøy som blir tildelt gjennom avtale med Kjøretøyeier, jf. «Vedlegg C» punkt 2.3 og «Vedlegg E-1».

«Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6» angir type Kjøretøy for de og antall togsett, vogner og lokomotiver som er tilgjengelig for leie gjennom Avtale om leie av kjøretøy («Vedlegg E-1»). I tillegg til disse stilles det til disposisjon ytterligere Kjøretøy til Leverandørens satsningsprogram, jf. punkt 5.

Ved behov for ytterligere Kjøretøy i løpet av Trafikkavtalens varighet, må det rettes en forespørsel til Norske tog. I tilfeller hvor Norske tog ikke har tilgjengelige Kjøretøy kan Leverandøren benytte godkjente Kjøretøy fra andre leverandører. Oppdragsgiver skal involveres tidlig og underveis i prosessen, og gi sin tilslutning til Leverandørens forslag til prosess, før det sendes forespørsel til Norske tog.

Krav nr.	Krav
A 4.1.1	Leverandørens skal utarbeide og implementere en turneringsplan for Kjøretøy i perioden fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021. Leverandørens turneringsplan fremgår av «Vedlegg J-1».

4.2 Verksted og vedlikehold

Leverandøren kan inngå avtale med Bane NOR Eiendom om leie av verksteder og med Infrastrukturforvalter om serviceanlegg i henhold til AST.

Krav nr.	Krav
A 4.2.1	Leverandøren skal arbeide systematisk med vedlikehold av Kjøretøy, for å opprettholde Kjøretøyenes verdi og levetid. Leverandørens overordnede målsetninger, strategier, organisering og rutiner for vedlikehold av Kjøretøy følger av «Vedlegg J-1».

A 4.2.2	Leverandøren skal arbeide systematisk med vedlikehold av Kjøretøy som sikrer tilgjengelige Kjøretøy for fastsatt rutetilbud. Leverandørens overordnede vedlikeholdsrutiner for å sikre tilgjengelig Kjøretøy til fastsatt rutetilbud, fremgår av «Vedlegg J-1».
A 4.2.3	Leverandøren skal ha rutiner som sikrer at Kjøretøy som er utsatt for graffiti / tagging ikke settes i trafikk før graffiti/tagging er fjernet eller tildekket.

4.3 Prøvekjøring

Dersom Leverandørens bistand er nødvendig for prøvekjøring av Kjøretøy i forbindelse med anskaffelser av Kjøretøy eller modifikasjoner, skal det etableres særskilt avtale om dette med Norske tog.

Krav nr.	Krav
A 4.3.1	Leverandøren skal ved eventuell introduksjon av nytt Kjøretøy eller testing av nye tekniske løsninger på Kjøretøy, stille ressurser til disposisjon for Norske tog etter bestemmelsene i «Vedlegg E-1».
A 4.3.2	Leverandøren skal ved større modifikasjoner og nyanskaffelser av Kjøretøy som påvirker de ansattes arbeidsmiljø, samarbeide med Kjøretøyeier slik at de ansattes arbeidsmiljø om bord ivaretas og følger kravene i arbeidsmiljøloven.

5 Satsingsprogram

For Trafikkpakken er det en viktig målsetting å bidra til trafikkvekst gjennom å videreføre den positive satsingen som har vært til nå, slik at man får flere og mer fornøyde kunder. Konkurransen skal dessuten bidra et godt samarbeid med aktuelle interessenter om et mest mulig sømløst reisetilbud.

Leverandøren skal levere et Satsingsprogram for hele Trafikkavtalens varighet. Satsingsprogrammet skal bygge opp under og vise hvordan Leverandøren skal bidra til å nå målsettingene for Konkurransen. Oppdragsgiver har i kravpunktene 5.1 til 5.4 definert minimumskrav til satsingsprogrammet for det enkelte togprodukt.

Norske tog stiller ekstra Kjøretøy til disposisjon utover det som er angitt i «Vedleggene A-1 til A-6». Disse Kjøretøyene kan disponeres innenfor Trafikkpakken for å øke attraktiviteten til satsingsprogrammet. Følgende ekstra Kjøretøy er disponible:

- 1 togsett type 92
- 2 togsett type 93
- 1 lokomotiv E118
- Inntil 8 vogner type 5 (6 vogner B5, 1 vogn FR5 og 1 vogn BC5)

5.1 Satsingsprogram FJ-tog Oslo S – Trondheim S samt R-tog Dombås – Åndalsnes

Krav nr.	Krav
A 5.1.1	Leverandøren kan tilby tilleggsprodukter (eksempelvis 1. klasse) for en tilleggspris som leverandøren fastsetter, jf. «Vedlegg B punkt 2.10». Antall plasser som tilbys med tilleggspris skal ikke overstige 25 % av avgangenes setekapasitet over driftsdøgnet, maksimalt 50 % per avgang for FJ-tog på Dovrebanen og 20 % av avgangens setekapasitet over driftsdøgnet, maksimal 30 % per avgang for R-tog på Raumabanen.
A 5.1.2	Leverandøren skal utarbeide og implementere en produktutviklingsplan for FJ-tog på Dovrebanen og R-tog på Raumabanen. Leverandørens produktutviklingsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.1.3	Leverandøren skal utarbeide og implementere en markedsplan for FJ-tog på Dovrebanen og R-tog på Raumabanen. Leverandørens markedsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.1.4	For at toget skal være konkurransedyktig mot andre transportformer på lengre strekninger, bør det jobbes aktivt med prisoptimering. Leverandøren skal implementere den strategi for prisoptimering på Dovrebanen og Raumabanen som fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.1.5	Leverandøren skal utarbeide og implementere et profilprogram for FJ-tog på Dovrebanen og R-tog på Raumabanen. Leverandørens profilprogram fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.1.6	Leverandøren skal tilbakeføre eierskapet til profilprogram for FJ-tog Dovrebanen og R-tog Raumabanen vederlagsfritt ved Trafikkavtalens opphør, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 7.
A 5.1.7	Leverandøren skal utarbeide og implementere en distribusjonsstrategi for salg av billetter til FJ-tog på Dovrebanen og R-tog på Raumabanen. Leverandørens distribusjonsstrategi fremgår av «Vedlegg J-1».

5.2 Satsningsprogram for FJ-tog Trondheim S – Bodø samt R-tog Rognan – Bodø

Krav nr.	Krav
A 5.2.1	Leverandøren kan tilby tilleggsprodukter (eksempelvis 1. klasse) for en tilleggspris som leverandøren fastsetter, jf. «Vedlegg B punkt 2.10». Antall plasser som tilbys med tilleggspris skal ikke overstige 25 % av avgangenes setekapasitet over driftsdøgnet, maksimalt 50 % per avgang for FJ-tog på Nordlandsbanen og 20 % av avgangens setekapasitet over driftsdøgnet, maksimalt 30% per avgang for R-tog Saltenpendelen.
A 5.2.2	Leverandøren skal utarbeide og implementere en produktutviklingsplan for FJ-tog på Nordlandsbanen og R-tog Saltenpendelen. Leverandørens produktutviklingsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.2.3	Leverandøren skal utarbeide og implementere en markedsplan for FJ-tog på Nordlandsbanen og R-tog Saltenpendelen. Leverandørens markedsplan fremgår av «Vedlegg J-1».

A 5.2.4	For at toget skal være konkurransedyktig mot andre transportformer på lengre strekninger, bør det jobbes aktivt med prisoptimering. Leverandøren skal implementere den strategi for prisoptimering på Nordlandsbanen som fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.2.5	Leverandøren skal utarbeide og implementere et profilprogram for FJ-tog på Nordlandsbanen og R-tog Saltenpendelen. Leverandørens profilprogram fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.2.6	Leverandøren skal tilbakeføre eierskapet til profilprogram for FJ-tog Nordlandsbanen og R-tog Saltenpendelen vederlagsfritt ved Trafikkavtalens opphør, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 7.
A 5.2.7	Leverandøren skal utarbeide og implementere en distribusjonsstrategi for salg av billetter til FJ-tog på Nordlandsbanen og R-tog Saltenpendelen. Leverandørens distribusjonsstrategi fremgår av «Vedlegg J-1».

5.3 Satsningsprogram for R-tog Hamar – Røros - Trondheim S

Krav nr.	Krav
A 5.3.1	Leverandøren kan tilby tilleggsprodukter (eksempelvis 1. klasse) for en tilleggspris som Leverandøren fastsetter, jf. «Vedlegg B» punkt 2.10. Antall plasser som tilbys med tilleggspris skal ikke overstige 20 % av avgangenes setekapasitet over driftsdøgnet, maksimalt 30 % per avgang.
A 5.3.2	Leverandøren skal utarbeide og implementere en produktutviklingsplan for R-tog på Rørosbanen. Leverandørens produktutviklingsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.3.3	Leverandøren skal utarbeide og implementere en markedsplan for R-tog på Rørosbanen. Leverandørens markedsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.3.4	For at toget skal være konkurransedyktig mot andre transportformer på lengre strekninger, bør det jobbes aktivt med prisoptimering. Leverandøren skal implementere den strategi for prisoptimering for R-tog Rørosbanen som følger av «Vedlegg J-1».
A 5.3.5	Leverandøren skal utarbeide og implementere et profilprogram for R-tog på Rørosbanen. Leverandørens profilprogram fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.3.6	Leverandøren skal tilbakeføre eierskapet til profilprogram for R-tog Rørosbanen vederlagsfritt ved Trafikkavtalens opphør, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 7.
A 5.3.7	Leverandøren skal utarbeide og implementere en distribusjonsstrategi for R-tog på Rørosbanen. Leverandørens distribusjonsstrategi fremgår av «Vedlegg J-1».

5.4 Satsningsprogram for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer samt R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien

Krav nr.	Krav
A 5.4.1	Leverandøren kan tilby tilleggsprodukter (eksempelvis 1. klasse) for en tilleggspris som leverandøren fastsetter, jf. «Vedlegg B punkt 2.10». Antall plasser som tilbys med tilleggspris skal ikke overstige 20 % av avgangenes setekapasitet over driftsdøgnet, maksimalt 30 % per avgang.
A 5.4.2	Leverandøren skal utarbeide og implementere en produktutviklingsplan for R-tog på Trønderbanen og R-tog på Meråkerbanen. Leverandørens produktutviklingsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.4.3	Leverandøren skal utarbeide og implementere en markedsplan for R-tog på Trønderbanen og R-tog på Meråkerbanen. Leverandørens markedsplan fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.4.4	Leverandøren skal utarbeide og implementere et profilprogram for R-tog på Trønderbanen og R-tog på Meråkerbanen. Leverandørens profilprogram fremgår av «Vedlegg J-1».
A 5.4.5	Leverandøren skal tilbakeføre eierskapet til profilprogram for R-tog Trønderbanen og R-tog Meråkerbanen vederlagsfritt ved Trafikkavtalens opphør, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 7.
A 5.4.6	Leverandøren skal utarbeide og implementere en distribusjonsstrategi for R-tog på Trønderbanen og R-tog på Meråkerbanen. Leverandørens distribusjonsstrategi fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kundeservice

6.1 Generelle krav

Krav nr.	Krav
A 6.1.1	Leverandøren skal sørge for at alle togavganger er bemannet for å ivareta servicerelaterte arbeidsoppgaver om bord.
A 6.1.2	Leverandøren skal sørge for at ombordpersonalet er opplært i henhold til overordnede opplæringsplaner som fremgår av «Vedlegg J-1».
A 6.1.3	Leverandøren skal sørge for at personale som betjener kundene har gode norskkunnskaper og kan gjøre seg forstått på engelsk. Det stilles ikke krav til supplerende språkkompetanse for personell som overføres fra eksisterende togoperatør.
A 6.1.4	Leverandøren skal ha et system for trafikkinformasjon som kan gi reisende relevant informasjon under reisen. Om bord i toget skal det gis trafikkinformasjon over høyttaler og eventuelle displayer før ankomst til alle stoppesteder samt annen relevant trafikkinformasjon.

	På Kjøretøy som har installert utstyr for visuell informasjon og automatisk høyttaleropprop, skal dette fungere og benyttes.
--	--

6.2 Tilgjengelighet for reisende med særskilte behov

Infrastrukturforvalter har en oppdatert oversikt over stasjoner og holdeplasser med persontrafikk på egen nettside. Her gis blant annet informasjon om tilgjengelighet, servicetilbud og sanntidsinformasjon om togtrafikken for alle stasjoner. Infrastrukturforvalter har, og bekoster, assistansetjeneste på enkelte togstasjoner. Denne tjenesten omfatter blant annet assistanse innenfor stasjonsområdet og assistanse til/fra plattform for togene.

Det gis informasjon om universell utforming i Enturs salgskanaler. Reisende med særskilte behov kan kontakte Enturs kundesenter for supplerende informasjon. Kundesenteret vil videreformidle behovet for assistanse til Infrastrukturforvalter (for de stasjoner hvor dette er et tilgjengelig tilbud) og til Leverandørens operative senter. Leverandørens operative senter er selv ansvarlig for å formidle informasjon til ombordpersonalet.

Oppdragsgiver leder samarbeidsforumet «Toggruppen» som skal arbeide med universell utforming og tilgjengelighet. Gruppen skal bidra til;

- sterkere fokus på universell utforming og tilgjengelighet,
- gjensidig informasjonsutveksling mellom aktørene og mellom brukermedvirkningsgruppene, samt
- utvikling og gjensidig oppdatering av kunnskap innen fagområdet universell utforming og tilgjengelighet som skal danne grunnlag for realistiske løsningsforslag.

Toggruppen samles 4 – 6 ganger per år, med deltagelse fra togoperatører, Infrastrukturforvalter, interesseorganisasjoner, Norske tog, Samferdselsdepartementet og Oppdragsgiver.

Krav nr.	Krav
A 6.2.1	Leverandørens tilbud skal tilrettelegges på en slik måte at flest mulig kan benytte togtilbudet på en ordinær og likeverdig måte, og personalet skal bistå reisende med særskilte behov. Dette inkluderer bistand om bord i toget og ved på- og avstigning. Leverandørens overordnede rutiner for ivaretagelse av reisende med særskilte behov fremgår av «Vedlegg J-1».
A 6.2.2	I tilfeller hvor infrastrukturen på stasjoner og holdeplasser er av en slik art at tilgjengelige ombordstigningsfasiliteter i Kjøretøyene ikke kan benyttes, skal Leverandøren tilby alternativ transport til reisende med særskilte behov. Bestemmelsen gjelder både i normal trafikk, ved planlagte avvik og ved avvik som oppstår.
A 6.2.3	Leverandøren skal delta i planlagte møter i Toggruppen.

6.3 Innvendig renhold og utvendig vask av Kjøretøyene

Krav nr.	Krav
A 6.3.1	Leverandøren skal etablere og implementere et system for innvendig renhold av Kjøretøyene, som også inkluderer renhold underveis. Leverandørens overordnede mål og rutiner for innvendig renhold av Kjøretøyene fremgår av «Vedlegg J-1».

A 6.3.2	Leverandøren skal gjennomføre utvendig vask av Kjøretøy som benyttes på Nordlandsbanen, Dovrebanen, Trønderbanen, Meråkerbanen og Rørosbanen minimum en gang per uke når temperaturen tillater det. For togene på Raumabanen og for Saltenpendelen skal utvendig vask foretas når Kjøretøyene er på vedlikeholdsbase dersom ukentlig renhold ikke kan gjennomføres lokalt.
---------	--

6.4 Luftkvalitet, toaletter og andre komfortelementer om bord

En beskrivelse av Kjøretøy er gitt i «Vedlegg E-1».

Krav nr.	Krav
A 6.4.1	Leverandøren skal etablere og implementere rutiner for oppfølging av temperaturkontroll og ventilasjon om bord i Kjøretøyene. Leverandørens overordnede rutiner for oppfølging av temperaturkontroll og ventilasjon fremgår av «Vedlegg J-1».
A 6.4.2	Leverandøren skal etablere og implementere rutiner for oppfølging av toalettene funksjonalitet om bord i Kjøretøyene. Leverandørens overordnede rutiner for oppfølging av funksjonaliteter på toaletter i Kjøretøyene fremgår av «Vedlegg J-1».
A 6.4.3	Leverandøren skal etablere og implementere rutiner for oppfølging av komfortelementer, slik som for eksempel utgangsdører, seter og lys om bord i Kjøretøyene. Leverandøren skal følge rutinene for oppfølging komfortelementer som fremgår av «Vedlegg J-1».
A 6.4.4	Leverandøren skal for alle Kjøretøy sørge for at eksisterende anlegg for WiFi er funksjonelle ved driftsdøgnet første avgang fra utgangsstasjon.

6.5 Hittegods

Krav nr.	Krav
A 6.5.1	Leverandøren skal delta i felles løsning for hittegods administrert av Entur AS, jf. «Vedlegg E-2».

6.6 Stasjoner og holdeplasser

Kundefasiliteter ved de enkelte stasjoner og holdeplasser fremgår av Network Statement. Inngått Avtale om sportilgang og bruk av tjenester gir adgang til definerte tjenester og fasiliteter.

Leverandøren har rett til å inngå nødvendige avtaler med Infrastrukturforvalter om bruk av tilgjengelige arealer og fasiliteter, herunder oppholdsrom for kjørende personale og eksempelvis leverandørens eventuelle kommersielle aktiviteter.

Krav nr.	Krav
----------	------

A 6.6.1	Leverandøren skal melde fra til Infrastrukturforvalter dersom det observeres kvalitetsavvik på stasjoner eller holdeplasser. Dette kan for eksempel være feil på belysning og monitører, forsøpling, manglende strøing/ snømåking på plattform mv. Leverandørens observasjoner er begrenset til de observasjoner lokomotivfører, konduktør eller annet ombordpersonale kan gjøre fra togets dører, samt eventuelle observasjoner meldt av Leverandørens kunder.
---------	---

6.7 Reklamasjoner og klager

Leverandøren har hovedansvaret for kunden og håndtering av reklamasjoner og klager. Entur har etablert et kundesenter for henvendelser og Leverandøren plikter å benytte denne tjenesten, jf. «Vedlegg E-2». Utover dette står Leverandøren fritt til å etablere egne servicesentre for sine kunder.

Reklamasjonssaker som sendes til Enturs kundesenter, vil bli videresendt Leverandøren. Entur vil sikre koordinering dersom klagen gjelder flere togoperatører.

Krav nr.	Krav
A 6.7.1	Leverandøren plikter å benytte kundesenter opprettet av Entur AS, jf. «Vedlegg E-2».
A 6.7.2	Leverandøren skal ha en egen funksjon for kunde henvendelser, reklamasjon og klager. Dette gjelder henvendelser som rettes direkte til Leverandøren, samt henvendelser som mottas fra Entur og andre togoperatører. Leverandørens overordnede beskrivelse av funksjonen samt målsettinger for denne fremgår av «Vedlegg J-1».

6.8 Reklame om bord

Leverandøren kan benytte kommersielle muligheter for oppsetting av reklameplakater og eventuell bruk av monitører om bord så lenge dette er begrenset til visuell informasjon.

Display for trafikkinformasjon skal kun benyttes til trafikkinformasjon. Leverandøren kan installere monitører for reklame og lignende formål. Ved modifikasjoner av Kjøretøyet gjelder regler som angitt i «Vedlegg E-1». Leverandøren beholder eventuelle inntekter fra reklame, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 8.1.

Krav nr.	Krav
A 6.8.1	Leverandøren skal begrense informasjon som gis over høytaleranlegg til det som gjelder informasjon om reisen, korrespondanser og Leverandørens eget tilbud.
A 6.8.2	Leverandøren skal sørge for at reklamemateriell ikke hindrer utsyn gjennom dører og vinduer på en slik måte at det kan berøre sikkerhet eller kundeopplevelsen.
A 6.8.3	Leverandøren skal ved bruk av reklame om bord, sikre at denne ikke strider mot god skikk, virker diskriminerende eller inneholder støtende virkemidler.

6.9 Trygghet

Krav nr.	Krav
A 6.9.1	Leverandøren skal tilrettelegge for at de reisende enkelt kan få kontakt med konduktør eller annet ombordpersonale.

7 Reiseprodukt, reiseinformasjon, prisfastsettelse og billetter

7.1 Nasjonal løsning for reiseinformasjon og billettsalg

Togoperatørene i det norske persontogmarkedet skal benytte tjenestene fra Entur AS og inngå Avtale om formidling av billetter og leveranse av salgs- og billetteringsløsninger, jf. «Vedlegg E-2».

Leverandør kan etablere egne tilleggskanaler for salg av togbilletter. Leverandøren er ikke forpliktet til å selge billetter til strekninger som Leverandøren selv ikke trafikkerer.

Krav nr.	Krav
A 7.1.1	Leverandøren plikter å levere informasjonsinnhold til Entur AS som følger av kunngjøringsplikten i yrkestransportforskriften §28, samt de tilleggskrav som er spesifisert i «Vedlegg E-2».
A 7.1.2	Gjennom Entur og eventuelle godkjente agenter, plikter Leverandøren å rapportere inn og distribuere samtlige av de produkter (inkludert tilleggskanaler) og kategorier som Leverandøren tilbyr. Leverandør er kjent med at tilbudte kanaler og godkjente agenter kan endre seg i løpet av Trafikkavtalens varighet.
A 7.1.3	Leverandøren skal selv bekoste utviklingen av eventuelle egne tilleggskanaler for salg av togbilletter. Kanalerne skal være tilknyttet Enturs baksystemer. Løsningen skal godkjennes av Entur AS. Leverandøren skal ved salg av billetter gjennom kanaler som Leverandøren er ansvarlig for, sikre at de reisende før reisen på en enkel måte kan søke informasjon om eventuelle begrensninger i fysisk tilgjengelighet ved den enkelte avgang. Leverandøren skal sikre at det skal være mulig å få bestilt plass for passasjerer med særskilte behov for tog som har plassreservering.
A 7.1.4	Leverandøren skal akseptere Internasjonale billetter, herunder Interrail, Rail Plus og Eurail, som gyldig reisebevis på Leverandørens avganger.
A 7.1.5	Leverandøren skal ved salg av billetter gjennom kanaler som Leverandøren er ansvarlig for, sikre at de reisende på en enkel måte får opplysninger om eventuelle begrensninger i reisehjemmelens gyldighet før reisen. Leverandøren skal også gi Entur informasjon om eventuelle begrensninger i reisehjemmelens gyldighet ved salg gjennom egne systemer.
A 7.1.6	Leverandøren skal for togbilletter til strekninger som ikke distribueres selv, ha en entydig henvisning til Entur AS.
A 7.1.7	Leverandøren skal til enhver tid ha oppdaterte rutepublikasjoner tilgjengelig for publikum. Leverandørens løsning for tilgjengelige rutepublikasjoner fremgår av «Vedlegg J-1».

7.2 Takster, billettering og inntektsavregning

Det er flere togoperatører som betjener strekningen Oslo S - Dombås og mellomliggende stasjoner.

Leverandøren skal ikke tillate avstigning før Hamar for avganger fra Oslo og ikke tillate påstigning etter Hamar for avganger mot Oslo. Leverandørens andel av inntekter på strekningen Oslo S - Lillehammer fastsettes på grunnlag av godtgjort avleste billetter som angitt i «Vedlegg B».

Krav nr.	Krav
A 7.2.1	Leverandøren skal akseptere gyldig reisehjemmel fra andre togoperatører på felles strekning som angitt i «Vedlegg B» punkt 2.1.

7.3 Rute-, takst- og billettsamarbeid

Oppdragsgiver ønsker å utvikle sømløse reiser mellom tog og lokal kollektivtransport (buss, bybane, båt, mv) der det er behov for det. Sømløse reiser forutsetter et bredt samarbeid der tog og lokal transport utfyller hverandre i et samordnet nettverk med koordinering av ruter, takster og billetter.

Krav nr.	Krav
A 7.3.1	Leverandøren skal inngå driftsavtale med AtB AS om rute-, takst- og billettsamarbeid som angitt i «Avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid mellom Jernbanedirektoratet, Trøndelag fylkeskommune og AtB AS».
A 7.3.2	Leverandøren skal inngå driftsavtale med Hedmark Trafikk FKF om rute-, takst- og billettsamarbeid som angitt i «Avtale om rute- takst- og billettsamarbeid inngått mellom Jernbanedirektoratet og Hedmark Trafikk FKF».
A 7.3.3	Leverandøren skal inngå driftsavtale med Oppland fylkeskommune om rute-, takst- og billettsamarbeid som angitt i «Avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid inngått mellom Jernbanedirektoratet og Oppland fylkeskommune».

7.4 Transportvilkår

Oppdragsgiver har fastsatt minimumskrav til Standard transportvilkår for Trafikpakken.

Dersom en reise skjer med flere togoperatører, knyttes ansvar og transportvilkår til den togoperatøren som har forårsaket at vilkår for reklamasjon eller kompensasjon kommer til anvendelse. Leverandør kan selv velge å dekke differansen mellom de transportvilkår som kommer til anvendelse og egne transportvilkår der ansvaret tilligger annen togoperatør.

Krav nr.	Krav
A 7.4.1	Med de unntak som følger av denne Trafikkavtalen (herunder «Vedleggene A-1, A-2 og A-4»), skal Leverandørens transportvilkår minst tilby kunden de rettigheter som er angitt i Standard transportvilkår og fastsatt av Oppdragsgiver. Leverandørens transportvilkår fremgår av «Vedlegg J-1». Endringer i Leverandørens transportvilkår skal fremlegges Oppdragsgiver for godkjenning.

A 7.4.2	Leverandørens transportvilkår skal være lett tilgjengelig for kunder og andre interessenter.
---------	--

7.5 Deltakelse i ordning for personalbillett

Leverandøren kan delta i felles personalbillettordningen som gir jernbaneansatte i Norge med personalbillett tilgang til å benytte persontog hos togoperatører som deltar i ordningen.

Krav nr.	Krav
A 7.5.1	Leverandøren skal akseptere definerte personalbilletter som reisehjemmel på sine strekninger etter til enhver tid gjeldende bestemmelser.
A 7.5.2	Leverandøren skal akseptere FIP billetter (personalbilletter for utenlandske jernbaneansatte) som reisehjemmel på sine strekninger etter til enhver tid gjeldende bestemmelser.

8 Kvalitetsoppfølging

8.1 Pålitelig trafikk

Oppdragsgiver er opptatt av god pålitelighet i togtilbudet. Dette måles gjennom togproduktenes Regularitet og Punktlighet. Samfunnet skal oppleve togtilbudet som forutsigbart og at den reisende kommer frem til rett tid. Påliteligheten av kundetilbudet påvirker togets attraktivitet.

Infrastrukturforvalter registrerer Regularitet, Punktlighet og forsinkelsestimer fortløpende. Disse registreringene skal legges til grunn for Leverandørens rapportering av oppnådde resultater, jf. «Vedlegg D».

Oppdragsgiver har fastsatt minstekrav til Operatørvhengig regularitet og mål for punktlighet for de tre togproduktene, se «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6». Kravene gjelder for hele Trafikkavtalens varighet.

Krav nr.	Krav
A 8.1.1	Leverandøren skal arbeide systematisk for å oppnå så høy grad av pålitelighet (Punktlighet og Regularitet) som mulig. Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå høy pålitelighet fremgår av «Vedlegg J-1».

8.2 Kundetilfredshet

Oppdragsgiver fastsetter minimumskrav til kundetilfredshetsmål (KTI-mål) for togproduktene. Disse fremgår av «Vedleggene A-1 til og med A-6». Målene gjelder for hele Trafikkavtalens varighet.

De reisendes tilfredshet med Leverandørens leveranse skal legges til grunn for et bonusprogram i henhold til bestemmelser i «Vedlegg B».

Krav nr.	Krav
A 8.2.1	Leverandøren skal arbeide systematisk for å oppnå en så høy grad av kundetilfredshet (KTI) som mulig, og minst oppnå KTI-målene som er fastsatt for togproduktene i «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6». Leverandørens overordnede retningslinjer for sitt arbeid med oppfølging av kundetilfredshetsundersøkelser og forbedring av kundetilfredsheten, fremgår av «Vedlegg J-1».
A 8.2.2	Fra Ruteterminskiftet i desember 2020 skal Leverandøren foreta minst to årlige målinger av kundetilfredshet med intervjuer eller bruk av spørreskjema blant de reisende om bord i toget. Det skal tilstrebes at målingene gjennomføres i normalsituasjon (eksempelvis normaluke vinter/vår og høst). I perioden fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2020 skal det gjennomføres én måling. Målingene skal gjennomføres som angitt i «Vedlegg A-7» og av en 3.-part som Oppdragsgiver godkjenner.

9 Miljø

Jernbanedirektoratet skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A 9.1	Leverandøren skal etablere et styringssystem som ivaretar prinsipper for virksomhetsstyring gitt i NS- EN ISO 14001, EMAS eller andre miljøledelsesstandarter basert på internasjonal standard. Leverandøren skal arbeide for kontinuerlige miljøforbedringer på en strukturert og dokumentert måte, og følge det miljøstyringssystemet som fremgår av «Vedlegg J-1».
A 9.2	Leverandøren skal arbeide for kontinuerlig reduksjon av energiforbruk i alle ledd og drive et aktivt energieffektiviseringsarbeid.
A 9.3	Leverandøren skal i sitt miljøledelsessystem ha rutiner for å minimere sjenerende støy fra virksomheten, eksempelvis støy ved hensetting av togsett. Rutinene skal omfatte rapportering og umiddelbare tiltak mot forstyrrende støy.

10 Organisasjon

Oppdragsgiver er opptatt av at Leverandøren uten unødvendig opphold etablerer en organisasjon som er i stand til å ivareta forpliktelsene i Trafikkavtalen.

Spesielle krav til Leverandørens organisasjon i Oppstartfasen er gitt i «Vedlegg C».

10.1 Generelle krav

Krav nr.	Krav
A 10.1.1	Leverandøren skal i løpet av Oppstartfasen etablere en organisasjon som er i stand til å ivareta ansvar og plikter overensstemmende med Trafikkavtalens krav.

10.2 Krav til styrings-/kvalitetssystem

Krav nr.	Krav
A 10.2.1	Leverandøren skal etablere et styringssystem som ivaretar prinsipper for virksomhetsstyring gitt i NS-EN ISO 9001. Leverandøren skal følge kvalitetsledelsessystemet som fremgår av «Vedlegg J-1».

10.3 Leverandørens ledelsesfunksjoner

Krav nr.	Krav
A 10.3.1	Leverandøren skal ha en organisasjon med en lokalt plassert ledelsesfunksjon som er tilpasset Leveransen. Med lokalt plassert ledelsesfunksjon menes plasseringen innenfor det geografiske området for Trafikkpakken.
A 10.3.2	Leverandøren skal ha en operativ transportledelsesfunksjon for styring av og ledelse av trafikken, Kjøretøy, vedlikehold og kjørende personell. Leverandørens transportledelsesfunksjon skal bistå Infrastrukturforvalters togledelse ved avvik i trafikken. Leverandørens overordnede beskrivelse av egen transportledelsesfunksjon fremgår av «Vedlegg J-1».

10.4 Personalpolitikk

Krav nr.	Krav
A 10.4.1	Leverandøren skal etablere og implementere en personalpolitikk som legger til rette for å tiltrekke seg og beholde kompetente medarbeidere.

	Leverandørens overordnede beskrivelse av egen personalpolitikk fremgår av «Vedlegg J-1».
A 10.4.2	Leverandøren skal etablere prosesser for involvering av medarbeidere i virksomheten. Leverandørens overordnede beskrivelse av egne prosesser for involvering av medarbeiderne fremgår av «Vedlegg J-1».

10.5 Bemanning og kompetanse

Krav nr.	Krav
A 10.5.1	Leverandøren skal etablere og implementere en bemanningsplan, som følger Leverandørens overordnede retningslinjer. Disse fremgår av «Vedlegg J-1».
A 10.5.2	Leverandøren skal sikre at tjenestegjørende personale tilfredsstiller gjeldende krav til kompetanse, andre godkjenninger og autorisasjoner. Leverandørens rutiner for å sikre at tjenestegjørende personale tilfredsstiller gjeldene lover og krav til de funksjonen de utfører, fremgår av «Vedlegg J-1».
A 10.5.3	Leverandøren skal sørge for at tjenestegjørende personale har uniformering som gjør det tydelig at dette er Leverandørens personell. Uniformering skal ivareta behov både knyttet til trafiksikkerhet, kundeservice og øvrige arbeidsoppgaver.

10.6 Instruktørressurser til lokføreropplæring

Krav nr.	Krav
A 10.6.1	Leverandøren skal stille opplæringsressurser og Kjøretøy til rådighet til Norsk Jernbaneskole for den nasjonale lokføreropplæringen ved behov, jf. «Vedlegg E-3». Arbeidet faktureres etter medgått tid etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 4.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-1 Leveransebeskrivelse FJ-tog Trondheim S –
Bodø samt R-tog Rognan – Bodø

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-1.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet Trafikkavtale A-1 2.1.4 Reduksjon togtilbud A-1 2.1.5 Reduksjon togtilbud A-1 2.1.9 Tilpasning togtilbud ferieperioder A-1 6.1.1 Operatøravhengig regularitet A-1 6.2.1 KTI-mål	1.7.2022

Innhold

1 FJ-tog Trondheim S – Bodø og R-tog Rognan – Bodø	4
2 Trafikkoppdraget	4
2.1 Rutetilbud	4
2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon FJ-tog Trondheim S – Bodø	5
2.1.2 Minimumskrav til grunnproduksjon N-tog Trondheim S – Bodø	5
2.1.3 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Rognan – Bodø	6
2.2 Stoppmønster	6
3 Opsjon for tilbudsutvikling	8
3.1 Opsjon 1-1 Nordlandsbanen	8
4 Kjøretøy og vedlikehold	8
5 Kundeservice	9
5.1 Servering	9
6 Kvalitetsoppfølging	9
6.1 Mål og krav til pålitelighet på Nordlandsbanen og Saltenpendelen	9
6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Nordlandsbanen og Saltenpendelen	10
7 Miljø	10

1 FJ-tog Trondheim S – Bodø og R-tog Rognan – Bodø

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø samt Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Fjerntog er et togtilbud som binder sammen regioner, landsdeler og storbyer. Togene stopper underveis i byer og ved større knutepunkter. Fjerntogene Trondheim S – Bodø skal i noen grad betjene lokale markeder og arbeidspendling inn og ut av byområder som ikke betjenes med andre togprodukter.

Regiontogene Rognan – Bodø har som hovedoppgave å transportere passasjerer fra Saltenregionen inn til Bodø, samt være et tilbud for underveistrafikk lokalt i Salten. Togene stopper ved alle stasjoner.

2 Trafikkoppdraget

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Trondheim S – Bodø, benevnt som Nordlandsbanen, samt strekningen Rognan-Bodø, benevnt som Saltenpendelen.

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.1 og 2.2 er tilfredsstillt.

Lavtrafikkperioden for Nordlandsbanen er lørdag samt søndag morgen/formiddag i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017. Øvrig perioder kjøres med normal frekvens.

Rushtidsperioden for Saltenpendelen er mandag – fredag mellom kl. 06:00 – 09:00 og 14:00 – 18:00 i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017.

Lavtrafikkperioden for Saltenpendelen er lørdager og søndager.

2.1 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet for Nordlandsbanen og Saltenpendelen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Krav nr.	Krav
A-1 2.1.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart frem til Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum betjene Nordlandsbanen og Saltenpendelen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-1 2.1.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.1.1 med tilhørende underkapitler.
A-1 2.1.3	Leverandøren skal tilpasse setekapasiteten på den enkelte avgang til behovet for transportkapasitet, innenfor de rammer som er gitt av tildelt Kjøretøy.

Krav nr.	Krav
	Leverandørens plan for tilpassing av setekapasitet på R-tog Saltenpendelen fremgår av «Vedlegg J-1».
A-1 2.1.4	Leverandøren kan i en periode på inntil 8 uker i Sommerperioden redusere togtilbudet med inntil 1 avgang mandager-fredager hver vei for Saltenpendelen. Leverandøren kan i samme periode redusere tilbudet med 1 ytterligere avgang. Tilpasningen må godkjennes av Oppdragsgiver og vederlaget reduseres etter Vedlegg B-1 Prisliste, punkt 4.
A-1 2.1.5	Leverandøren kan i en periode på inntil 8 uker i Sommerperioden redusere togtilbudet med inntil 1 avgang hver vei mandager-lørdager Mosjøen-Bodø. Dersom lørdagsavgangen innstilles justeres vederlaget etter Vedlegg B-1 Prisliste, punkt 4.
A-1 2.1.6	I nattogene (N-tog) skal det tilbys soveplasser for de reisende.
A-1 2.1.7	Leverandøren skal legge til rette for at det er korrespondanse mellom FJ-tog Trondheim S - Bodø og FJ-tog Oslo S-Trondheim S. Dersom overgangstiden er kortere enn kravene i standard Transportvilkår, skal kunden likevel tilbys korrespondansegaranti.
A-1 2.1.8	Leverandøren skal, så langt det er mulig, legge til rette for korrespondanse mellom tog og rutegående busser på følgende relasjoner: • Fauske-Narvik/Sortland fra nordgående dag- og nattog Trondheim S – Bodø • Sortland/Narvik-Fauske til sørgående dag- og nattog Bodø – Trondheim S.
A-1 2.1.9	Leverandøren kan tilpasse togtilbudet på Saltenpendelen i ferieperioder. Tilpasningen må godkjennes av Oppdragsgiver. Vederlaget reduseres etter Vedlegg B-1 Prisliste, punkt 4 dersom tilpasningen godkjennes.

2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon FJ-tog Trondheim S – Bodø

Tabell 1 angir minimumskrav til grunnproduksjon for FJ-tog på Nordlandsbanen:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Trondheim S – Bodø	1	1	1
Bodø – Trondheim S	1	1	1
Trondheim S – Mo i Rana	1	-	1
Mo i Rana – Trondheim S	1	1	1
Mosjøen – Bodø	2	-	1
Bodø – Mosjøen	2	-	1

Tabell 1 - Minimumskrav til grunnproduksjon (eks. nattog) for FJ-tog på Nordlandsbanen.

2.1.2 Minimumskrav til grunnproduksjon N-tog Trondheim S – Bodø

Tabell 2 angir minimumskrav til grunnproduksjon for N-tog på Nordlandsbanen:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Trondheim S – Bodø	1	1	1
Bodø – Trondheim S	1	1	1

Tabell 2 - Minimumskrav til grunnproduksjon nattog for N-tog på Nordlandsbanen.

2.1.3 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Rognan – Bodø

Tabell 3 angir minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog Saltenpendelen:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Rognan – Bodø *)	6	-	-
Bodø – Rognan *)	5	1	-

Tabell 3 - Minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog Saltenpendelen.

*) To avganger i hver retning kan kjøres til/fra Fauske.

Enkelte avganger i Tabell 3 skal tilpasses særskilte kundegrupper, herunder:

- To avganger Rognan – Bodø mandag – fredag for arbeidsreisende med ankomst Bodø hhv. kl. 06:30 - 07:00 og 07:30 - 08:00.
- To avganger Bodø – Rognan mandag – fredag for arbeidsreisende med avgang fra Bodø hhv. kl. 15:00 - 15:30 og 16:00 - 16:30.
- En avgang fra Bodø til Rognan i tidsrommet kl. 23:30 - 00:00 mandag – lørdag for reisende som ankommer med sene kveldsfly til Bodø lufthavn.

2.2 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav til rutetilbudet i punkt 2.1, er angitt i krav nr. A-1 2.2.1, A-1 2.2.2 og A-1 2.2.3. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-1 2.2.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.1.1, 2.1.2 og 3.1: • Trondheim, • Trondheim Lufthavn Værnes, • Stjørdal, • Levanger, • Verdal, • Steinkjer, • Snåsa, • Grong, • Namsskogan, • Trofors, • Mosjøen, • Bjerka, • Mo i Rana, • Lønsdal, • Røklund, • Rognan, • Fauske, • Valnesfjord, • Oteråga, • Tverlandet, • Mørkved, samt • Bodø. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.
A-1 2.2.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.1.1, 2.1.2 og 3.1. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning fra Oppdragsgiver: • Jørstad, • Harran, • Lassemoen, • Majavatn, • Drevvatn, • Skonseng, samt • Dunderland.
A-1 2.2.3	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som definert i punkt 2.1.3 for Saltenpendelen: • Rognan, • Fauske, • Valnesfjord, • Oteråga, • Tverlandet, • Mørkved, samt • Bodø.

3 Opsjon for tilbudsutvikling

3.1 Opsjon 1-1 Nordlandsbanen

Krav nr.	Krav
A-1 3.1.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-1» punkt 3.1, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-1.

For Nordlandsbanen skal Leverandøren i stedet for minimumskravene i punkt 2.1.1, tilby en grunnproduksjon for FJ- tog Trondheim S – Bodø som angitt i Tabell 4. Øvrige minimumskrav gjelder uforandret.

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Trondheim S – Bodø	1	1	1
Bodø – Trondheim S	1	1	1
Trondheim S – Mo i Rana	1	-	1
Mo i Rana – Trondheim S	1	1	1
Mosjøen – Bodø	2	1	1
Bodø – Mosjøen	2	1	1

Tabell 4 - Minimumskrav til grunnproduksjon (eks. nattog) for FJ-tog på Nordlandsbanen i opsjon 1-1. Endringer sammenlignet med minimumskrav i punkt 2.1.1 (Tabell 1) er angitt med grå fyllfarge.

Enkelte avganger i Tabell 4 skal tilpasses særskilte kundegrupper, herunder:

- Lørdagsavganger Mosjøen – Bodø og Bodø – Mosjøen skal tilpasses muligheter for dagsbesøk i Bodø for passasjerer fra Helgeland/Salten.
- Morgenavgang fra Bodø til Mosjøen skal ha ankomst Fauske i tidsrommet kl. 07:30-08:00, for å tilby et motstrøms pendlertilbud.

4 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon (inkludert driftsreserve) følgende Kjøretøy for trafikk på Nordlandsbanen og for Saltenpendelen:

- Inntil 4 diesellokomotiver type Di4
- Inntil 17 vogner type 5, herunder
 - 3 vogner FR5
 - 3 vogner BC5
 - 3 vogner A5
 - 8 vogner B5
- Inntil 6 togsett type 93
- Inntil 4 sovevogner type WLAB2

Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A» punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene for Nordlandsbanen og Saltenpendelen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkkpakken.

Tilbudt Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningene Trondheim S – Bodø og Rognan – Bodø med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høyttaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av togproduktet på Nordlandsbanen og for Saltenpendelen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

5 Kundeservice

5.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter i kafevogner samt serveringsautomater i Kjøretøyene.

Krav nr.	Krav
A-1 5.1.1	Leverandøren skal ha et serveringstilbud på FJ- og N-tog på Nordlandsbanen. Avganger som kun kjører delstrekningene Trondheim S – Mo i Rana og Mosjøen – Bodø kan ha et forenklet serveringstilbud. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for FJ-tog på Nordlandsbanen fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kvalitetsoppfølging

6.1 Mål og krav til pålitelighet på Nordlandsbanen og Saltenpendelen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for Fjerntog Trondheim S – Bodø og Regiontog Rognan – Bodø for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år for Nordlandsbanen, samt 92 % per år for Saltenpendelen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-1 6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år for Nordlandsbanen og Saltenpendelen.

 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av fremgår av «Vedlegg J-1».
---	--

6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Nordlandsbanen og Saltenpendelen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til de viktigste kundefaktorene ved togproduktet.

Krav nr.	Krav
A-1 6.2.1	Leverandøren skal oppnå et KTI-resultat på minimum 75 poeng per år samlet for Nordlandsbanen og Saltenpendelen.
 (Bonus)	Ved høyere måloppnåelse utbetales bonus etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 3.2. Leverandørens overordnede plan for måloppnåelse og kontinuerlig forbedring fremgår av «Vedlegg J-1».

7 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-1 7.1.1	Leverandøren skal sikre kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 5 og type 93.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-2 Leveransebeskrivelse FJ-tog Oslo S – Trondheim S

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-2.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet trafikkavtale A-2 3.2.1 Opsjon 1-8 på Dovrebanen A-2 6.1.1 Operatøravhengig regularitet A-2 6.2.1 KTI-mål	1.7.2022

Innhold

1 FJ-tog Oslo S – Trondheim S	4
2 Trafikkopppdraget	4
2.1 Rutetilbud	4
2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon FJ-tog Oslo S – Trondheim S	5
2.1.2 Minimumskrav til grunnproduksjon N-tog Oslo S – Trondheim S	5
2.2 Stoppmønster	5
3 Opsjon for tilbudsutvikling	6
3.1 Opsjon 1-2 på Dovrebanen	6
3.2 Opsjon 1-8 på Dovrebanen	6
4 Kjøretøy og vedlikehold	7
5 Kundeservice	7
5.1 Servering	7
6 Kvalitetsoppfølging	8
6.1 Mål og krav til pålitelighet på Dovrebanen	8
6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Dovrebanen	8
7 Miljø	8

1 FJ-tog Oslo S – Trondheim S

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for FJ- og N-tog Oslo S – Trondheim S. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Fjerntog er et togtilbud som binder sammen regioner, landsdeler og storbyer. Togene stopper underveis i byer og større knutepunkter. Dovrebanen skal i noen grad betjene lokale markeder og arbeidspendling inn og ut av byområder som ikke betjenes med andre togprodukter.

2 Trafikkoppdraget

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Oslo S – Trondheim S, benevnt som Dovrebanen.

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken på Dovrebanen så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.1 og 2.2 er tilfredsstillt.

2.1 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet på Dovrebanen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Lavtrafikkperioden på Dovrebanen er lørdag samt søndag morgen/formiddag i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017. Øvrig perioder kjøres normal frekvens.

Krav nr.	Krav
A-2 2.1.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum betjene Dovrebanen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-2 2.1.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.1.1 og 2.1.2.
A-2 2.1.3	Leverandøren skal så langt det er mulig, legge til rette for at Dovrebanens tog krysser på Dombås for å sikre korrespondanse med tog til/fra Raumabanen, og tilby korrespondansegaranti for reisende med togbytte på Dombås.
A-2 2.1.4	Leverandøren skal legge til rette for at det er korrespondanse mellom FJ-tog Oslo S - Trondheim S og FJ-tog på Trondheim S – Bodø. Dersom overgangstiden er kortere enn kravene i standard transportvilkår, skal kunden likevel tilbys korrespondansegaranti.
A-2 2.1.5	I nattogene (N-tog) skal det tilbys soveplasser til de reisende.
A-2 2.1.6	Leverandøren skal, så langt det er mulig, legge til rette for korrespondanse mellom tog og rutegående busser på følgende relasjoner: • Oppdal – Kristiansund, med målsettingen om å tilby minst en morgen- og en ettermiddagsforbindelse for togene til/fra Oslo S.

2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon FJ-tog Oslo S – Trondheim S

Tabell 1 angir minimumskrav til grunnproduksjon for FJ-tog (eks. nattog) på Dovrebanen:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Oslo S – Trondheim S	3	2	3
Trondheim S – Oslo S	3	2	3

Tabell 1 - Minimumskrav til grunnproduksjon (eks. nattog) for FJ-tog på Dovrebanen.

2.1.2 Minimumskrav til grunnproduksjon N-tog Oslo S – Trondheim S

Tabell 2 angir minimumskrav til grunnproduksjon for N-tog på Dovrebanen:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Oslo S – Trondheim S	1	-	1
Trondheim S – Oslo S	1	-	1

Tabell 2 - Minimumskrav til grunnproduksjon for N-tog på Dovrebanen.

2.2 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav til rutetilbudet i punkt 2.1, er angitt i krav nr. A-2 2.2.1 og A-2 2.2.2. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-2 2.2.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.1 og 3.1 på Dovrebanen: • Oslo S, • Lillestrøm, • Oslo Lufthavn, • Hamar, • Lillehammer, • Ringebu, • Vinstra, • Otta, • Dombås, • Hjerlinn, • Oppdal, • Berkåk, • Støren, • Heimdal, samt • Trondheim S. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.

A-2 2.2.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.1 og 3.1. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning av Oppdragsgiver: • Hunderfossen, samt • Kongsvoll.
A-2 2.2.3	På strekningen Lillehammer – Oslo S skal tog fra Trondheim S til Oslo S kun stoppe for avstigning ved stasjonene Lillestrøm og Oslo Lufthavn. Tog fra Oslo S til Trondheim S skal kun stoppe for påstigning ved stasjonene Lillestrøm og Oslo Lufthavn.
A-2 2.2.4	Ved Heimdal stasjon skal tog fra Trondheim S til Oslo S kun stoppe for påstigning. Tog fra Oslo S til Trondheim S skal kun stoppe for avstigning ved Heimdal stasjon.

3 Opsjon for tilbudsutvikling

3.1 Opsjon 1-2 på Dovrebanen

Krav nr.	Krav
A-2 3.1.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-2», punkt 3.1, for FJ-tog på Dovrebanen, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-2.

For Dovrebanen skal Leverandøren i stedet for minimumskravene i punkt 2.1.1, tilby en grunnproduksjon for FJ- tog Oslo S – Trondheim S som angitt i Tabell 3. Øvrige minimumskrav gjelder uforandret.

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Oslo S – Trondheim S	4	2	4
Trondheim S – Oslo S	4	2	4

Tabell 3 - Minimumskrav til grunnproduksjon (eks. nattog) for FJ-tog på Dovrebanen i opsjon 1-2. Endringer sammenlignet med minimumskrav i punkt 2.1.1 er angitt med grå fyllfarge.

Dersom opsjon 1-2 utløses, stiller Norske tog til disposisjon ytterligere ett togsett type 73A for trafikk til dagtogavgangene på Dovrebanen.

3.2 Opsjon 1-8 på Dovrebanen

Krav nr.	Krav
A-2 3.2.1	Leverandøren skal kjøre en sjette dagavgang på Dovrebanen dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-8.

4 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon (inklusive driftsreserve) følgende Kjøretøy for trafikk på Dovrebanen:

- Inntil 4 togsett type 73A til dagtogavganger. Ved utløsning av opsjon 1-2 økes antall disponible togsett type 73A til 5 enheter.
- Inntil 3 lokomotiv type EL18
- Inntil 16 vogner type 5, herunder
 - 2 FR5
 - 2 A5
 - 2 BC5
 - 10 B5
- 6 sovevogner type WLAB2 til nattogsavganger

Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A» punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene på Dovrebanen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkpakken.

Tilbudt Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningen Oslo S – Trondheim S med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høytaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av sitt togprodukt på Dovrebanen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

5 Kundeservice

5.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter i kafevogner.

Krav nr.	Krav
A-2 5.1.1	Leverandøren skal ha et serveringstilbud på FJ- og N-tog på Dovrebanen. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for FJ-tog på Dovrebanen fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kvalitetsoppfølging

6.1 Mål og krav til pålitelighet på Dovrebanen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for FJ-tog Oslo S – Trondheim S for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år på Dovrebanen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-2 6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Dovrebanen.
 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av fremgår av «Vedlegg J-1».

6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Dovrebanen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til viktige kundefaktorer ved togproduktet.

Krav nr.	Krav
A-2 6.2.1	Leverandøren skal oppnå et KTI-resultat på minimum 75 poeng per år samlet for Dovrebanen og Raumabanen.
 (Bonus)	Ved høyere måloppnåelse utbetales bonus etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 3.2.
	Leverandørens overordnede plan for måloppnåelse og kontinuerlig forbedring fremgår av «Vedlegg J-1».

7 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-2 7.1	Leverandøren skal ha kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 73A og type 5.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-3 Leveransebeskrivelse R-tog Lundamo/Melhus –
Trondheim S – Steinkjer

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-3.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet trafikkavtale A-3 2.2.1 Oppdatert stoppmønster med Ranheim stasjon A-3 6.1.1 Operatøravhengig regularitet A-3 6.2.1 KTI-mål	1.7.2022

Innhold

1 R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer	4
2 Trafikkoppdraget	4
2.1 Rutetilbud	4
2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer	5
2.2 Stoppmønster	6
3 Opsjoner for tilbudsutvikling	7
3.1 Opsjon 1-3	7
3.2 Opsjon 1-4	7
4 Kjøretøy og vedlikehold	8
5 Kundeservice	9
5.1 Servering	9
6 Kvalitetsoppfølging	9
6.1 Mål og krav til pålitelighet for Trønderbanen	9
6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Trønderbanen og Meråkerbanen	9
7 Miljø	9

1 R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Regiontogene på Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer skal dekke pendlerbehov fra Trøndelag inn til Trondheim, samt lokal arbeidspendling i Innherred. Videre skal regiontogene binde sammen det nye Trøndelagsfylket. Regiontogene har også en funksjon som tilbringertransport til Værnes for reisende fra Innherred.

2 Trafikkoppdraget

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Lundamo/Melhus – Trondheim S - Steinkjer, benevnt som Trønderbanen.

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.1 og 2.2 er tilfredsstillt.

Lavtrafikkperioden på Trønderbanen er hverdager etter kl. 19.00, samt lørdager og søndager i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017. Øvrig periode kjøres normal frekvens.

Høytrafikkperioden for Trønderbanen er mandag – fredag mellom kl. 06:00 – 09:00 og 14:00 – 18:00, i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017.

2.1 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet på Trønderbanen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Krav nr.	Krav
A-3 2.1.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum betjene Trønderbanen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-3 2.1.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.1.1 med tilhørende underkapitler.
A-3 2.1.3	Leverandøren skal tilpasse setekapasiteten på den enkelte avgang til behovet for transportkapasitet innenfor de rammer som er gitt av tildelt Kjøretøy.
A-1 2.1.4	Leverandøren kan i en periode på inntil 8 uker i Sommerperioden redusere togtilbudet med inntil 36 % målt i togkilometer per uke for strekningen Lundamo/Melhus/Lerkendal – Trondheim S – Steinkjer. Det stilles ikke krav til opprettholdelse av togtilbud på strekningen Lerkendal – Marienborg i sommerperioden.
A-1 2.1.5	Leverandøren kan i en periode på inntil 8 uker i Sommerperioden innstille togtilbudet i sin helhet for rushtidsavgangen Oppdal – Trondheim S.

2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer

Tabellene 1 angir minimumskrav til frekvens i grunnproduksjonen for R-tog Melhus – Trondheim S – Steinkjer.

Strekning/periode	Mandager - fredag			Lørdag			Søndag		
	Første	Siste	Intervall	Første	Siste	Intervall	Første	Siste	Intervall
Steinkjer – Lundamo ^{A)} normaltrafikk	06:00	21:00	60						
Lundamo ^{A)} – Steinkjer normaltrafikk	05:00	18:00	60						
Steinkjer – Lundamo ^{A)} lavtrafikk				08:00	21:00	120	08:00	21:00	120
Lundamo ^{A)} – Steinkjer lavtrafikk	19:00	22:00	120	07:00	20:00	120	09:00	22:00	120

Tabell 1 - Minimumskrav til frekvens i normaltrafikk og lavtrafikk for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer. Tidene angir seneste oppstartstidspunkt for frekvens fra utgangsstasjon og tidligste avslutningstidspunkt av frekvens fra utgangsstasjon. Intervaller angis i minutter.

A) 50 % av avgangene kan kjøres til/fra Melhus Skysstasjon i stedet for Lundamo.

I tillegg til grunnproduksjonen, skal det kjøres rushtidsavganger for å dekke behov for arbeidspendling.

Tabell 2 angir krav til frekvensøkning utover grunnproduksjonen i rushtid.

Strekning/periode	Mandager - fredager		
	Første	Siste	Intervall (min)
Steinkjer – Marienborg rushtid	05:30	06:30	30
Marienborg – Lerkendal rushtid	07:00	08:00	60
Lerkendal – Marienborg rushtid	14:30	15:30	60
Marienborg - Steinkjer	14:30	16:00	30
Støren – Melhus ^{*)}	07:00	08:00	60
Melhus – Trondheim S ^{*)}	07:00	09:00	30
Leangen – Melhus ^{*)}	14:30	16:30	30
Melhus – Støren ^{*)}	15:00	16:00	60

Tabell 2 - Minimumskrav til frekvens i høytrafikk for strekningene Marienborg – Lerkendal, Marienborg – Steinkjer, Støren – Melhus, Melhus – Trondheim S samt Leangen – Melhus. Tidene angir seneste oppstartstidspunkt for frekvens fra utgangsstasjon og tidligste avslutningstidspunkt av frekvens fra utgangsstasjon. Intervaller angis i minutter.

^{*)} R-tog til/fra Rørosbanen/Oppdal kan inngå i frekvens mellom Støren/Melhus og Trondheim S/Leangen.

Innsatstog for å oppnå tilstrekkelig frekvens Steinkjer – Marienborg og Marienborg – Lerkendal skal kjøres gjennomgående.

På strekningene Oppdal – Trondheim S og Stjørdal – Trondheim S – Melhus skal det kjøres tilleggsavgang i morgenrush for å sikre et tilstrekkelig togtilbud til arbeidsreisende.

Strekning	Mandag - fredag
Oppdal – Trondheim S	1 avgang med avgang fra Oppdal kl. 06.00 – 07:00

Tabell 3 - Minimumskrav til supplerende rushtidsavgang Oppdal – Trondheim S for R-tog på Trønderbanen.

Strekning	Mandag - fredag
Stjørdal – Trondheim S - Melhus	1 avgang med avgang Stjørdal kl. 05:00 – 06:00

Tabell 4 - Minimumskrav for supplerende rushtidsavgang Stjørdal – Trondheim S – Melhus.

2.2 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav til rutetilbudet i punkt 2.1, er angitt i krav nr. A-3 2.2.1, A-3 2.2.2 og A-3 2.2.3. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-3 2.2.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.1, 3.1 og 3.2 på Trønderbanen: • Steinkjer, • Sparbu, • Røra, • Verdal, • Røstad/HINT, • Levanger, • Skogn, • Skatval, • Stjørdal, • Værnes, • Hell, • Hommelvik, • Vikhammer, • Ranheim, • Rotvoll, • Leangen, • Lilleby, • Lademoen, • Trondheim S, • Skansen, • Marienborg, • Heimdal, samt • Melhus Skysstasjon. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.
A-3 2.2.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.1, 3.1 og 3.2. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning av Oppdragsgiver: • Bergsgrav, • Ronglan, samt • Åsen.
A-3 2.2.3	For avganger som kjøres på strekningen Melhus – Lundamo – Oppdal/Røros skal følgende stasjoner ha togstopp for alle avganger som er definert i punkt 2.1, 3.1 og 3.2: • Kvål, • Ler, • Lundamo, • Hovin, • Støren, • Berkåk, samt

	• Oppdal.
--	-----------

3 Opsjoner for tilbudsutvikling

3.1 Opsjon 1-3

Krav nr.	Krav
A-3 3.1.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-3», punkt 3-1, for R-tog på Trønderbanen, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-3.

Leverandøren skal i stedet for minimumskravene i Tabell 1 tilby grunnproduksjon for R-tog på Trønderbanen som angitt i Tabell 5. Kravene erstatter kravene i tabell 1 i punkt 2.1.1. Øvrige minimumskrav gjelder uforandret.

Tabell 5 - Minimumskrav til frekvens i normaltrafikk og lavtrafikk for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer. Tidene angir seneste oppstartstidspunkt for frekvens fra utgangsstasjon og tidligste avslutningstidspunkt av frekvens fra utgangsstasjon. Intervaller angis i minutter. Endringer sammenlignet med minimumskravene i Tabell 1 er angitt med grå fyllfarge.

A) 50 % av avgangene kan kjøres til/fra Melhus Skysstasjon i stedet for Lundamo.

Krav til rushtidstog Stjørdal – Trondheim S – Melhus i Tabell 4 kan erstattes med grunnrutetog Steinkjer – Trondheim – Melhus, med avgangstid fra Stjørdal innenfor samme tidsintervall.

Rushtidsavganger Steinkjer – Lerkendal, Lerkendal – Steinkjer, Melhus – Trondheim og Trondheim – Melhus samt supplerende rushtidsavgang Oppdal – Trondheim S, kjøres som beskrevet i Tabellene 2 og 3, punkt 2.1.1.

3.2 Opsjon 1-4

Krav nr.	Krav
A-3 3.2.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 3.2 dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-4.

Leverandøren skal i stedet for minimumskravene i Tabell 1, tilby grunnproduksjon for R-tog på Trønderbanen som angitt i Tabell 6. Kravene erstatter kravene i Tabell 1 i punkt 2.1.1. Øvrige minimumskrav gjelder uforandret.

Strekning/periode	Mandager - fredag			Lørdag			Søndag		
	Første	Siste	Intervall	Første	Siste	Intervall	Første	Siste	Intervall
Steinkjer – Lundamo ^{A)} normaltrafikk	06:00	21:00	60	08:00	15:00	60	12:00	21:00	60
Lundamo ^{A)} – Steinkjer normaltrafikk	05:00	18:00	60	07:00	15:00	60	12:00	22:00	60
Steinkjer – Lundamo ^{A)} lavtrafikk				16:00	21:00	120	08:00	11:00	120
Lundamo ^{A)} – Steinkjer lavtrafikk	19:00	22:00	120	16:00	20:00	120	09:00	11:00	120

Tabell 6 - Minimumskrav til frekvens i normaltrafikk og lavtrafikk for R-tog Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer. Tidene angir seneste oppstartstidspunkt for frekvens fra utgangsstasjon og tidligste avslutningstidspunkt av frekvens fra utgangsstasjon. Intervaller angis i minutter. Endringer sammenlignet med minimumskravene i tabell 1 er angitt med grått.

A) 50 % av avgangene kan kjøres til/fra Melhus Skysstasjon i stedet for Lundamo.

Rushtidsavganger Steinkjer – Lerkendal, Lerkendal – Steinkjer, Melhus – Trondheim S og Trondheim S – Melhus samt supplerende rushtidsavgang Oppdal – Trondheim S og Stjørdal – Melhus kjøres som beskrevet i Tabellene 2,3 og 4, punkt 2.1.1.

4 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon (inkludert driftsreserve) følgende Kjøretøy for trafikk på Trønderbanen:

- Inntil 8 togsett type 92

Rushtidstoget Oppdal – Trondheims S kan betjenes med Kjøretøy fra en av de andre linjene i Trafikkkpakken. Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A» punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene på Trønderbanen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkkpakken.

Tilbudt Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningen Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høyttaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av togproduktet på Trønderbanen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

5 Kundeservice

5.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter med serveringsautomater i type 92.

Krav nr.	Krav
A-3 5.1.1	Leverandøren skal ha et forenklet serveringstilbud på R-tog på Trønderbanen. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for R-tog på Trønderbanen fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kvalitetsoppfølging

6.1 Mål og krav til pålitelighet for Trønderbanen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for R-tog Melhus – Trondheim S - Steinkjer for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år for Trønderbanen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-3 6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Trønderbanen.
 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av «Vedlegg J-1».

6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Trønderbanen og Meråkerbanen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til de viktigste kundefaktorene ved togproduktet.

Krav nr.	Krav
A-3 6.2.1	Leverandøren skal oppnå et KTI-resultat på minimum 75 poeng per år samlet for Trønderbanen og Meråkerbanen.
 (Bonus)	Ved høyere måloppnåelse utbetales bonus etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 3.2. Leverandørens overordnede plan for måloppnåelse og kontinuerlig forbedring fremgår av «Vedlegg J-1».

7 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-3 7.1	Leverandøren skal ha kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 92 og eventuelt andre type Kjøretøy på Trønderbanen

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-4 Leveransebeskrivelse R-tog Dombås – Åndalsnes

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-4.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet trafikkavtale A-4 6.1.1 Operatøravhengig regularitet A-4 6.2.1 KTI-mål A-4 7.1.1 Opsjon for tilbudsutvikling	1.7.2022

Innhold

1 R-tog Dombås – Åndalsnes	4
2 Trafikkoppdraget	4
2.1 Rutetilbud	4
2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog (Lillehammer)/Dombås – Åndalsnes.....	5
2.2 Stoppmønster	5
3 Kjøretøy og vedlikehold	6
4 Kundeservice.....	6
4.1 Servering.....	6
5 Kvalitetsoppfølging	7
5.1 Mål og krav til pålitelighet på Raumabanen	7
5.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Raumabanen	7
6 Miljø	7
7 Opsjon for tilbudsutvikling	7
7.1 Opsjon 1-9 på Raumabanen	7

1 R-tog Dombås – Åndalsnes

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for R-tog (Lillehammer)/Dombås – Åndalsnes. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Regiontogene Dombås – Åndalsnes er i all hovedsak matetrafikk fra byene i Møre og Romsdal for viderereise til Østlandet med Dovrebanens tog, og i noe grad til Trondheimsområdet. TogBuss mellom Åndalsnes og Ålesund/Molde øker Raumabanens influensområde. Raumabanen skal også betjene lokale reiser på strekningen.

2 Trafikkoppdraget

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Dombås – Åndalsnes, benevnt som Raumabanen. I tillegg omfatter trafikkoppdraget forlengelse av en avgang hver vei Dombås – Lillehammer.

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken på Raumabanen så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.1 og 2.2 er tilfredsstillt.

2.1 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet på Raumabanen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Lavtrafikkperioden på Raumabanen er lørdag samt søndag morgen/formiddag, i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017. Øvrig periode kjøres normal frekvens.

Krav nr.	Krav
A-4 2.1.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021 betjene Raumabanen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-4 2.1.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.1.1.
A-4 2.1.3	Leverandøren skal legge til rette for at Raumabanens tog korresponderer med togene til/fra Dovrebanen. I tilfeller hvor det ikke er ruteteknisk mulig å etablere korrespondanser i begge retninger på Dovrebanen, skal korrespondanse til/fra Oslo prioriteres.
A-4 2.1.4	Leverandøren skal tilby kunden korrespondansegaranti for reiser mellom Raumabanen og Dovrebanen, selv om overgangstiden er kortere enn kravene i standard transportvilkår.
A-4 2.1.5	Leverandøren skal, så langt det er mulig, legge til rette for korrespondanse mellom tog og rutegående busser på følgende relasjoner: • Åndalsnes – Molde, med målsetting om alle togavganger • Åndalsnes – Ålesund, med målsetting om alle togavganger unntatt første morgenavgang fra Åndalsnes.

2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog (Lillehammer)/Dombås – Åndalsnes

Tabell 1 angir minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog Dombås - Åndalsnes:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Dombås - Åndalsnes	4	2	3
Åndalsnes – Dombås	4	2	3
Lillehammer – Dombås *)	1	-	-
Dombås – Lillehammer *)	1	-	-

Tabell 1 - Minimumskrav til grunnproduksjonen for R-tog på Raumabanen.

*) Forlengelse av avgang på Raumabanen. Med forlengelse menes både direkte forlengelse av R-tog til/fra Raumabanen, alternativ korrespondanse på Dombås med Fj-tog på Dovrebanen. Krav til stoppmønster, jf. punkt 2.2, gjelder uavhengig av løsning.

2.2 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav til rutetilbudet i punkt 2.1, er angitt i krav nr. A-4 2.2.1, A-4 2.2.2 og A-4 2.2.3. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-4 2.2.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.1 på Raumabanen: • Dombås, • Bjorli, samt • Åndalsnes. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.
A-4 2.2.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.1. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune og forutsetter godkjenning fra Oppdragsgiver: • Lesja, samt • Lesjaverk.
A-4 2.2.3	For avganger som er forlenget på strekningen Dombås – Lillehammer, skal alle avganger som er definert i punkt 2.1 betjene følgende stasjoner: • Dombås, • Dovre, • Otta, • Kvam, • Vinstra, • Ringebu, samt • Lillehammer.

A-4 2.2.4	Leverandøren skal betjene Hunderfossen stasjon i henhold til «R19» på strekningen Dombås – Lillehammer, for de avgangene som er definert i punkt 2.1. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning av Oppdragsgiver.
-----------	---

3 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon (inkludert driftsreserve) følgende Kjøretøy for trafikk på Raumabanen:

- Inntil 2 togsett type 93

Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A» punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over og som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene på Raumabanen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkpakken.

Tilbudt Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningen (Lillehammer)/Dombås – Åndalsnes med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høytaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av sitt togprodukt på Dovrebanen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

4 Kundeservice

4.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter med serveringsautomater i type 93.

Krav nr.	Krav
A-4 4.1.1	Leverandøren skal ha et forenklet serveringstilbud på R-tog på Raumabanen. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for R-tog på Raumabanen fremgår av «Vedlegg J-1».

5 Kvalitetsoppfølging

5.1 Mål og krav til pålitelighet på Raumabanen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for R-tog på Raumabanen for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år på Raumabanen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-4 5.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Raumabanen.
 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av fremgår av «Vedlegg J-1».

5.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Raumabanen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til viktige kundefaktorer ved togproduktet.

Krav til KTI på Raumabanen er gitt i «Vedlegg A-2» punkt A-2 6.2.1.

6 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-4 6.1	Leverandøren skal ha kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 93.

7 Opsjon for tilbudsutvikling

7.1 Opsjon 1-9 på Raumabanen

Krav nr.	Krav
A-4 7.1.1	Leverandøren skal kjøre en femte og sjette avgang på Raumabanen dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-9.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-5 Leveransebeskrivelse R-tog Heimdal – Trondheim
S – Storlien

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-5.	28.06.2019.
2.0	Reforhandlet trafikkavtale A-5 6.1.1 Operatøravhengig regularitet	1.7.2022

Innhold

1 R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien	4
2 Trafikkoppdraget	4
2.1 Rutetilbud	4
2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien.....	4
2.2 Stoppmønster	5
3 Opsjon for tilbudsutvikling	5
3.1 Opsjon 1-5 på Meråkerbanen	5
4 Kjøretøy og vedlikehold	6
5 Kundeservice.....	6
5.1 Servering.....	6
6 Kvalitetsoppfølging	7
6.1 Mål og krav til pålitelighet på Meråkerbanen.....	7
6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Meråkerbanen	7
7 Miljø	7

1 R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Regiontogene Heimdal – Trondheim S - Storlien skal dekke reisebehovet for pendlere og fritidsreisende som bor langs Meråkerbanen og som skal til regionsenteret Trondheim. Videre har R-togene en funksjon for å dekke transportbehovet for fritidsreiser fra Trondheimsområdet til Åre og Östersund, med togbytte på Storlien stasjon.

2 Trafikkoppdraget

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Heimdal – Trondheim S - Storlien, benevnt som Meråkerbanen

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken på Meråkerbanen så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.1 og 2.2 er tilfredsstillt.

2.1 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet på Meråkerbanen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Krav nr.	Krav
A-5 2.1.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum betjene Meråkerbanen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-5 2.1.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.1.1.
A-5 2.1.3	Leverandøren skal legge til rette for at Meråkerbanens tog korresponderer på Storlien med tog til/fra Östersund.
A-5 2.1.4	Leverandøren skal i samarbeid med togoperatør i Sverige legge til rette for kunden tilbys gjennomgående reise på hele strekningen Heimdal – Trondheim S – Östersund uten unødvendig tid for togbytte på Storlien.

2.1.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien

Tabell 1 angir minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog Heimdal – Trondheim S – Storlien:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Heimdal – Trondheim – Storlien	2	2	2
Storlien – Trondheim – Heimdal	2	2	2

Tabell 1 - Minimumskrav til grunnproduksjonen for R-tog på Meråkerbanen.

2.2 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav, til rutetilbudet i punkt 2.1 og 3.1, er angitt i krav nr. A-5 2.2.1, og A-5 2.2.2. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-5 2.2.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.1 og 3.1 på Meråkerbanen: R-tog på Meråkerbanen: • Heimdal, • Marienborg, • Trondheim, • Hommelvik, • Hell, • Hegra, • Gudå, • Meråker, • Kopperå, samt • Storlien. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.
A-5 2.2.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.1 og 3.1. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning av Oppdragsgiver: • Skansen, • Leangen, samt • Vikhamar.

3 Opsjon for tilbudsutvikling

3.1 Opsjon 1-5 på Meråkerbanen

Krav nr.	Krav
A-5 3.1.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-5» punkt 3.1 for R-tog på Meråkerbanen, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-5.

Leverandøren skal i stedet for minimumskravene i tabell 1 tilby følgende grunnproduksjon for R-tog på Meråkerbanen. Kravene erstatter punkt 2.1.1. Øvrige minimumskrav gjelder uforandret.

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Heimdal – Trondheim S – Storlien *)	3	3	3
Storlien – Trondheim S – Heimdal *)	3	3	3

Tabell 2 - Minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog på Meråkerbanen i opsjon 1-5. Endringer sammenlignet med minimumskrav i Tabell 1 er angitt med grå fyllfarge.

*) Regiontogene på Meråkerbanen kan kjøres Trondheim S – Storlien og Storlien – Trondheim S dersom minimumskrav til frekvens på strekningen Heimdal – Trondheim S dekkes av avganger for øvrige togprodukter i Trafikkpakken.

4 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon (inkludert driftsreserve) følgende Kjøretøy for trafikk på Meråkerbanen:

- 1 togsett type 92

Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A» punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene på Meråkerbanen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkpakken.

Tilbudt Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningen Heimdal – Trondheim S – Storlien med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høytaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av sitt togprodukt på Meråkerbanen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

5 Kundeservice

5.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter med serveringsautomater i type 92.

Krav nr.	Krav
A-5 5.1.1	Leverandøren skal ha et forenklet serveringstilbud på R-tog på Meråkerbanen. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for R-tog på Meråkerbanen fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kvalitetsoppfølging

6.1 Mål og krav til pålitelighet på Meråkerbanen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for Regiontog på Meråkerbanen for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år på Meråkerbanen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-5 6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Meråkerbanen.
 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av fremgår av «Vedlegg J-1».

6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) på Meråkerbanen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til viktige kundefaktorer ved togproduktet.

KTI-krav til Meråkerbanen er gitt i «Vedlegg A-3» punkt A-3 6.2.1.

7 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-5 7.1.1	Leverandøren skal ha kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 92.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg A-6 Leveransebeskrivelse R-tog Hamar – Røros –
Trondheim S

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg A-6.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet trafikkavtale A-6 6.1.1 Operatøravhengig regularitet A-6 6.2.1 KTI-mål	1.7.2022

Innhold

1 R-tog Hamar – Røros – Trondheim S	4
2 Trafikkoppdraget	4
2.1 Innledning	4
2.2 Rutetilbud	4
2.2.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Hamar – Røros – Trondheim S	5
2.3 Stoppmønster	5
3 Opsjoner for tilbudsutvikling	6
3.1 Opsjon 1-6	6
3.2 Opsjon 1-7	7
4 Kjøretøy og vedlikehold	7
5 Kundeservice	8
5.1 Servering	8
6 Kvalitetsoppfølging	8
6.1 Mål og krav til pålitelighet for Rørosbanen	8
6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Rørosbanen	9
7 Miljø	9

1 R-tog Hamar – Røros – Trondheim S

Dette dokument gir en beskrivelse av de krav som gjelder spesielt for Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S. Kravene kommer i tillegg til fellesbestemmelsene i «Vedlegg A».

Regiontogene på Hamar – Røros – Trondheim S skal dekke regionale reisebehov i Hedmark og Trøndelag. I Hedmark er arbeidspendlere og fritidsreisende mellom Østerdalen/Elverum og Hamar viktige målgrupper. Det skal også legges til rette for å bruke toget lokalt på interne reiser i Østerdalen. I Trøndelag er det arbeidspendlere og fritidsreisende fra Rørosområdet og Gauldalen til Trondheimsområdet og Værnes sentrale målgrupper. I Trøndelag skal Regiontogene Hamar – Røros – Trondheim S fremstå som en integrert del av Trønderbanens togtilbud på strekningen Støren – Trondheim S.

2 Trafikkoppdraget

2.1 Innledning

Trafikkoppdraget omfatter togtrafikken på strekningen Hamar – Røros – Trondheim S, benevnt som Rørosbanen.

Leverandøren står fritt til å utforme rutetilbudet og gjennomføre trafikken så lenge minstekrav til rutetilbud og stoppmønster som beskrevet i punkt 2.2 og 2.3 er tilfredsstillt.

Lavtrafikkperioden på Rørosbanen er lørdag samt søndag morgen/formiddag i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017. Øvrig periode kjøres normal frekvens.

2.2 Rutetilbud

Minimumskrav til rutetilbudet på Rørosbanen fra og med Trafikkstart er angitt i kravpunktene under.

Krav nr.	Krav
A-6 2.2.1	Leverandøren skal fra Trafikkstart til Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum betjene Rørosbanen med et rutetilbud og transportkapasitet i henhold til gjeldende ruteplan fra desember 2017 (R18).
A-6 2.2.2	Leverandøren skal fra og med Ruteterminskiftet i desember 2021 minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i punkt 2.2.1 med tilhørende underpunkter.
A-6 2.2.3	Leverandøren skal tilpasse setekapasiteten på den enkelte avgang til behovet for transportkapasitet innenfor de rammer som er gitt av tildelt Kjøretøy. Leverandørens plan for tilpassing av setekapasitet for R-tog på Rørosbanen fremgår av «Vedlegg J-1».
A-6 2.2.4	Leverandøren skal tilpasse rutetider til/fra Hamar slik at det etableres hensiktsmessige overgangstider for reiser til/fra Oslo med IC-tog (linje R10).
A-6 2.2.5	Leverandøren skal tilby minst 2 gjennomgående avganger hver vei Hamar – Røros – Trondheim mandager-fredager samt søndager og minst 1 gjennomgående avgang lørdager.
A-6 2.2.6	Leverandøren kan i en periode på inntil 8 uker i Sommerperioden redusere togtilbudet med inntil 28 % målt i togkm pr uke på strekningen Hamar-Røros

2.2.1 Minimumskrav til grunnproduksjon R-tog Hamar – Røros – Trondheim S

Tabell 1 angir minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog Hamar – Røros – Trondheim S:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – Fredag	Lørdag	Søndag
Hamar – Røros	6	2	4
Røros – Hamar	6	3	3
Røros – Trondheim S	3	3	2
Trondheim S – Røros	3	1	3

Tabell 1 - Minimumskrav til grunnproduksjonen for R-tog på Rørosbanen

Enkelte avganger i Tabell 1 skal tilpasses særskilte kundegrupper, herunder:

- Morgenavgang Røros – Hamar med ankomst Hamar i tidsrommet kl. 07:30 – 08:00 mandag – fredag som et pendlertilbud
- Ettermiddagsavgang Hamar – Røros med avgang Hamar i tidsrommet 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud
- Morgenavgang Røros – Trondheim S med ankomst Trondheim S i tidsrommet kl. 07:30 – 08:00 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Ettermiddagsavgang Trondheim S – Røros med avgang Trondheim S i tidsrommet kl. 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud. Denne avgangen skal forlenges fra Rotvoll.

2.3 Stoppmønster

Krav til stoppmønster for avganger som inngår i minimumskrav til rutetilbudet i punkt 2.2, 3.1 og 3.2, er angitt i krav nr. A-6 2.3.1, og A-6 2.3.2. Leverandøren står fritt til å definere stoppmønster for avganger utover minimumskrav og opsjoner.

Krav nr.	Krav
A-6 2.3.1	Leverandøren skal betjene følgende stasjoner/holdeplasser med alle avganger som er definert i punkt 2.2, 3.1 og 3.2 på Rørosbanen: • Hamar, • Løten, • Elverum, • Rena, • Koppang, • Alvdal, • Tynset, • Røros, • Støren, • Melhus Skysstasjon, • Heimdalen, • Marienborg, samt • Trondheim S. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.
A-6 2.3.2	Leverandøren skal betjene stasjonene som opplistet nedenfor i henhold til «R19», for de avgangene som er definert i punkt 2.2, 3.1 og 3.2. Ytterligere reduksjon av stoppmønster kan legges til grunn etter dialog med den aktuelle fylkeskommune, forutsatt godkjenning av Oppdragsgiver:

Krav nr.	Krav
	• Ilseng, • Steinvik, • Opphus, • Evenstad, • Stai, • Atna, • Hanestad, • Bellingmo, • Auma, • Tolga, • Os, • Glåmos, • Reitan, • Ålen, • Haltdalen, • Langleite, • Singsås, • Kotsøy, • Rognes, • Hovin, • Lundamo, • Ler, • Kvål, samt • Selsbakk. Leverandøren skal umiddelbart varsle Oppdragsgiver dersom det i Infrastrukturforvalters kapasitetstildelingsprosess ikke tildeles ruteleier som oppfyller kravet.

3 Opsjoner for tilbudsutvikling

3.1 Opsjon 1-6

Krav nr.	Krav
A-6 3.1.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-6» punkt 3.1 for R-tog på Rørosbanen, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-6.

Leverandøren skal i stedet for minimumskravene i Tabell 1, tilby følgende grunnproduksjon for R-tog på strekningen Hamar – Røros – Trondheim S, dersom opsjon 1-6 utløses:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Hamar - Røros	7	2	4
Røros - Hamar	7	3	3
Røros – Trondheim S	3	3	2
Trondheim S – Røros	3	1	3

Tabell 2 - Minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog på Rørosbanen i opsjon 1-6. Endringer sammenlignet med minimumskrav i Tabell 1 er angitt med grå fyllfarge.

Enkelte avganger i Tabell 2 skal tilpasses særskilte kundegrupper, herunder:

- Morgenavgang Røros – Hamar med ankomst Hamar i tidsrommet kl. 07:30 – 08:00 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Ettermiddagsavgang Hamar – Røros med avgang Hamar i tidsrommet 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Morgenavgang Røros - Trondheim med ankomst Trondheim i tidsrommet kl. 07:30 - 08:00 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Ettermiddagsavgang Trondheim – Røros med avgang Trondheim i tidsrommet kl. 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud. Denne avgangen skal forlenges fra Rotvoll.

3.2 Opsjon 1-7

Krav nr.	Krav
A-6 3.2.1	Leverandøren skal minimum tilby et rutetilbud som beskrevet i «Vedlegg A-6» punkt 3.2 for R-tog på Rørosbanen, dersom Oppdragsgiver utløser opsjon 1-7.

Leverandøren skal i stedet for minimumskravene i Tabell 1, tilby følgende grunnproduksjon for R-tog på strekningen Hamar – Røros – Trondheim S dersom opsjon 1-7 utløses:

Strekning	Antall avganger		
	Mandag – fredag	Lørdag	Søndag
Hamar – Røros	6	2	4
Røros – Hamar	6	3	3
Røros – Trondheim S	4	3	2
Trondheim S – Røros	4	1	3

Tabell 3 - Minimumskrav til grunnproduksjon for R-tog på Rørosbanen i opsjon 1-7. Endringer sammenlignet med minimumskrav i Tabell 1 er angitt med grå fyllfarge.

Enkelte avganger i Tabell 3 skal tilpasses særskilte kundegrupper, herunder:

- Morgenavgang Røros – Hamar med ankomst Hamar i tidsrommet kl. 07:30 – 08:00 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Ettermiddagsavgang Hamar – Røros med avgang Hamar i tidsrommet 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Morgenavgang Røros - Trondheim med ankomst Trondheim i tidsrommet kl. 07:30 - 08:30 mandag – fredag som et pendlertilbud.
- Ettermiddagsavgang Trondheim – Røros med avgang Trondheim i tidsrommet kl. 16:00 – 16:30 mandag – fredag som et pendlertilbud. Denne avgangen skal forlenges fra Rotvoll.

4 Kjøretøy og vedlikehold

Norske tog vil stille til disposisjon følgende Kjøretøy (inkludert driftsreserve) for trafikk på Rørosbanen, jf. «Vedlegg E-1»:

- Inntil 3 togsett type 92

- Inntil 3 togsett type 93

Utover Kjøretøy som er listet opp ovenfor, kan Leverandøren benytte Kjøretøy som er angitt i «Vedlegg A», punkt 5. Eventuelle Kjøretøy fra listen over som ikke anvendes for å gjennomføre trafikken i henhold til minimumskravene på Rørosbanen, kan benyttes på annen strekning innenfor Trafikkpakken.

Tilbudte Kjøretøy representerer den minimumsstandard for Kjøretøy som Oppdragsgiver forventer for betjening av strekningen Hamar - Røros – Trondheim S med hensyn til:

- Belysning, ventilasjon, toaletter og andre komfortelementer
- Ombordfasiliteter for barn og familier
- Høytaleranlegg og visuelle informasjonsbærere
- Plass til bagasje, rullestoler, barnevogner, sykler, dyr mv.
- Tilgjengelighet for kunder med særskilte behov.
- Kildesortering

Leverandøren står fritt til å gjennomføre modifikasjoner på Kjøretøyene innenfor de regler som gjelder for «Vedlegg E-1», og så lenge omtalt minimumsstandard med hensyn til kundenes komfort er opprettholdt. Modifikasjonsbehovet skal være knyttet til Leverandørens videreutvikling av togproduktet på Rørosbanen. Kostnader til modifikasjoner initiert av Leverandøren er Leverandørens fulle ansvar.

5 Kundeservice

5.1 Servering

«Vedlegg E-1» angir eksisterende serveringsfasiliteter med serveringsautomater i type 92 og type 93.

Krav nr.	Krav
A-6 5.1.1	Leverandøren skal ha et forenklet serveringstilbud på R-tog på Rørosbanen. Leverandørens overordnede beskrivelse av serveringstilbudet for R-tog på Rørosbanen fremgår av «Vedlegg J-1».

6 Kvalitetsoppfølging

6.1 Mål og krav til pålitelighet for Rørosbanen

Oppdragsgiver fastsetter minstekrav til Operatørvhengig regularitet for Regiontog Hamar – Røros – Trondheim S, for hele avtaleperioden.

Oppdragsgiver har fastsatt punktlighetsmål 90 % per år for Rørosbanen for hele avtaleperioden. Hvordan Leverandøren vil arbeide for å oppnå god punktlighet er en del av leveranseforpliktelsen for punkt A 8.1.1 i «Vedlegg J-1».

Krav nr.	Krav
A-6 6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Rørosbanen.
 (Malus)	Leverandørens overordnede retningslinjer for å oppnå regularitetskravet fremgår av fremgår av «Vedlegg J-1».

6.2 Krav til kundetilfredshet (KTI) for Rørosbanen

KTI-undersøkelsen har som formål å måle utviklingen i kundenes tilfredshet med hensyn til de viktigste kundefaktorene ved togproduktet.

Krav nr.	Krav
A-6 6.2.1	Leverandøren skal oppnå et KTI-resultat på minimum 75 poeng per år for R-tog Rørosbanen.
✓ (Bonus)	Ved høyere måloppnåelse utbetales bonus etter bestemmelsene i «Vedlegg B» punkt 3.2.
	Leverandørens overordnede plan for måloppnåelse og kontinuerlig forbedring fremgår av «Vedlegg J-1».

7 Miljø

Oppdragsgiver skal bidra til at jernbanesektoren drives mest mulig effektivt, sikkert og miljøvennlig til beste for de reisende, godstransporten og samfunnet.

Krav nr.	Krav
A-6 7.1	Leverandøren skal ha kildesortering om bord i avganger som kjøres med type 92 og type 93.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg B Vederlag og andre økonomiske forhold

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	<i>Vedlegg B.</i>	28.06.2019
2.0	<i>Endret definisjon for «arbeidskraftskostnad» under 1.2.1</i>	11.10.2019
3.0	<i>Oppdatert definisjon av krav om gjennomføring av informasjonsmøter under 3.1</i>	14.10.2019
4.0	Reforhandlet avtale 1.1 Avtalt Fast Vederlag 1.2.2 Særlig prisjustering leie av kjøretøy 2.1 krav B 2.1.4 Variabel pris på ordinære billetter 2.3 krav B 2.3.2 Sosiale rabatter 3.3 Bonus for passasjervekst 3.6 Bonus for trafikkinntekter 3.7 Kortsiktige bonusordninger 5.1 Manglende eller forsinket rapportering 5.2 Spesielt for Drifts- og Avviklingsfasen Hele punkt 6 Kompensasjonsordninger Hele punkt 7 Mekanisme for å unngå overkompensasjon	1.7.2022

Innhold

1 Vederlag for Leveransen	5
1.1 Avtalt Fast Vederlag i avtaleåret.....	5
1.1.1 Justering av vederlaget ved utløsning av opsjon 1-1 til 1-7	5
1.2 Prisjustering av Avtalt Fast Vederlag.....	5
1.2.1 Ordinær prisjustering av vederlaget	6
1.2.2 Særskilt prisjustering for Avtale om leie av Kjøretøy	7
1.2.3 Særskilt prisjustering for Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)	7
1.3 Ekstraordinære prisendringer i Avtale om formidling av billetter og leveranse av salgs- og billetteringsløsninger	7
1.4 Endring av andre gebyrer og avgifter	7
2 Takster	8
2.1 Takster og billett kategorier.....	8
2.1.1 Rute-, takst- og billettsamarbeidsavtaler	9
2.2 Ombordtillegg	9
2.3 Sosiale rabatter	9
2.4 Andre påkrevde rabatter.....	9
2.5 Ordinær takstregulering.....	9
2.5.1 Takstregulering av Trøndertakst og Nabotakst	10
2.5.2 Leverandørs forslagsrett for endringer av antall takstenheter	10
2.6 Takstreduksjon og rabatter	10
2.7 Rettigheter og plikter ved takstreduksjon på andre enn Leverandørs egne strekninger	11
2.8 Inntektsavregning på fellestreknings	11
2.8.1 Oslo S – Lillehammer	11
2.8.2 Hunderfossen – Dombås	11
2.9 Prising og inntektsavregning når en reise skjer med flere togoperatører	12
2.10 Leverandørs rett til å prise Tilleggsprodukter	13
2.11 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster	13
2.12 Leverandørs rett til å foreslå endringer i takster	13
3 Bonus	13
3.1 Bonus for godt gjennomført Oppstartsfasen	13
3.2 Bonus for økt kundetilfredshet.....	14
3.3 Bonus for passasjervekst	15
3.4 Bonus for testing av nullutslippstog på linjene i Trafikkpakken.....	16
3.5 Revisjon av bonusterskler ved Større Oppgraderingsprosjekter	16
3.6 Bonus for trafikkinntekter.....	16
3.7 Kortsiktige bonusordninger	17
4 Andre oppdrag	17
5 Dagbøter, Malus og andre sanksjoner	17
5.1 Manglende eller forsinket rapportering	17
5.2 Spesielt for Drifts- og Avviklingsfasen.....	18
6 Kompensasjonsordninger	18
6.1 Hensikt med kompensasjonsmekanismen	18
6.2 Inntektskompensasjon	19
6.3 Kompensasjon for økte strømpriser	19
6.4 Avregning og utbetaling av kompensasjonsordninger	20
6.4.1 Inntektskompensasjon – Dokumentasjon og avregning	20
6.4.3 Utbetaling – (Gjelder begge kompensasjonsordninger.)	21

6.5 Avregning og utbetaling av dieselkompensasjon	21
6.5.1 Kompensasjon for økte dieselpriiser	21
6.5.1 Kompensasjon for økt dieselpriis – Dokumentasjon og avregning	23
6.5.2 Utbetaling av dieselkompensasjonsordningen	23
6.6 Oppdragsgivers rett til å føre kontroll	24
7 Mekanisme for å unngå overkompensasjon	24

1 Vederlag for Leveransen

Leverandøren har markeds- og inntektsansvaret og beholder alle trafikkinntekter fra reiser på Leverandørs avganger. Andre inntekter fra trafikkutøvelsen, slik som reklame- og serveringsinntekter tilfaller også Leverandør, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 8.1.

Endringer i Leverandørens inntekter gir kun rett til tillegg eller fradrag i vederlaget hvis dette følger uttrykkelig av bestemmelsene Trafikkavtalen.

Leverandøren mottar vederlag fra Oppdragsgiver som fullt og helt oppgjør for Leveransen. Vederlaget består av i) Avtalt Fast Vederlag og ii) en variabel del som er nettoeffekten av bonus, malus og dagbøter, begge avtalt særskilt for det enkelte Vederlagsår.

1.1 Avtalt Fast Vederlag i avtaleåret

Avtalt Fast Vederlag for det enkelte avtaleåret fremgår av «Vedlegg B-1». Avtalt Fast Vederlag justeres kun som følge av eventuelle endringer i Leveransen, utløsning av opsjon eller ved avtaleforlengelse.

Første Vederlagsår starter 7. juni 2020 og varer frem til Ruteterminskiftet i desember 2020. Utbetaling skjer den 10. hver kalendermåned, men slik at første utbetaling skjer 10. juli 2020. Første utbetaling hvert Vederlagsår fra og med andre Vederlagsår, skjer 10. januar. Hver månedlig utbetaling tilsvarer en 1/12 av Avtalt Fast Vederlag, bortsett fra første Vederlagsår, hvor månedlig utbetaling tilsvarer 1/6 av Avtalt Fast Vederlag.

Akkumulert bonus, malus og dagbøter, jf. punkt 3 og punkt 5, beregnes etterskuddsvis for hele året og fratrekkes vederlaget i den tredje måneden i det påfølgende kalenderår. For siste avtaleår motregnes akkumulert malus og dagbøter, jf. punkt 5, i akkumulert bonus (jf. punkt 3). Dersom akkumulert malus overstiger akkumulert bonus skal Leverandøren betale det overstigende til Oppdragsgiver.

Ved inngåelse av avtaleforlengelse eller evt. endringsordre prises dette slik at avtaleforlengelsen eller endringens andre år sammenfaller med det neste Vederlagsåret.

1.1.1 Justering av vederlaget ved utløsning av opsjon 1-1 til 1-7

Ved utløsning av opsjon 1-1 til 1-7 (samlet eller enkeltvis) før april 2021, kan ikke Leverandøren kreve endring i opsjonens vederlag.

Ved utløsning av opsjon 1-1 til 1-7 etter april 2021, kan forutsetningene for Leverandørens beregnede endring i trafikkinntekter, i tillegg til eventuelle oppstartskostnader, som ligger til grunn for opsjonens pris ha endret seg signifikant.

Dersom disse forutsetningene og oppstartskostnadene har endret seg signifikant vil det være grunnlag for en endringsordre. Endringsordren skal følge reglene i «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 13, og være begrenset til opsjonen. Andre inntekts- og kostnadsendringer skal ikke hensyntas. Differansekalkylen for aktuell opsjon skal være grunnlaget for en slik prisjustering.

1.2 Prisjustering av Avtalt Fast Vederlag

Avtalt fast vederlag prisjusteres 1. januar hvert år, første gang 1. januar 2020.

Oppdragsgiver kompenserer for risiko i generell prisutvikling gjennom ordinær prisjustering som nærmere fastsatt i punkt 1.2.1. Denne prisjusteringen inkluderer også ordinær prisutvikling i «Vedlegg E-2». Endringer utover ordinær prisutvikling for disse avtalene dekkes etter punkt 1.3.

Videre kompenserer Oppdragsgiver særskilt for prisutviklingen i «Vedlegg E-1» og «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)» mellom Leverandøren og Infrastrukturforvalter.

Samlet prisjustering av Avtalt Fast Vederlag utgjøres av:

- Ordinær prisjustering, jf. punkt 1.2.1
- Særskilt prisjustering for «Vedlegg E-1» mellom Leverandøren og Kjøretøyeier, jf. punkt 1.2.2
- Særskilt prisjustering for «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)» mellom Leverandøren og Infrastrukturforvalter, jf. punkt 1.2.3

For ordinær prisjustering legges ordinært prisjustert vederlag til grunn. Ordinært prisjustert vederlag er lik Avtalt Fast Vederlag fratrukket kostnader som er omfattet av «Vedlegg E-1» og kostnader omfattet av «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester». Ordinært prisjustert vederlag framkommer som følger:

$$OPV_{2018kr}^t = AFV_{2018kr}^t - KL_{2018kr}^t - IA_{2018kr}^t$$

Hvor: OPV = ordinært prisjustert vederlag
 t = avtaleåret det skal prisjusteres for
 AFV = Avtalt Fast Vederlag
 KL = kostnader omfattet av «Vedlegg E-1»
 IA = kostnader omfattet av «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester»

Etter gjennomføring av ordinær og særskilte prisjusteringer summeres *ordinært prisjustert vederlag*, kostnader omfattet av «Vedlegg E-1» og «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester» for å finne Avtalt fast vederlag for avtaleåret etter følgende oppsett:

$$AFV_{tkr}^t = \frac{I_{pt}}{100} \times OPV_{2018kr}^t + KL_{tkr}^t + IA_{tkr}^t$$

Hvor: AFV = Avtalt Fast Vederlag
 t = avtaleåret det skal prisjusteres for
 I_p = Indeks for prisjustering
 OPV = ordinært prisjustert vederlag
 KL = kostnader omfattet av «Vedlegg E-1»
 IA = kostnader omfattet av «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester»

Ved særskilt prisjustering av vederlag i henhold til punkt 1.2.2 eller 1.2.3 eller ekstraordinære prisendringer i andre tilgangsavtaler i henhold til punkt 1.3, justeres utbetaling til Leverandøren førstkommende utbetaling etter 45 dager etter at Oppdragsgiver har mottatt krav om særskilt prisjustering. I juni og juli måned beregnes ytterligere 30 dager. Leverandør har ikke krav på forsinkelsesrenter der forsinket betaling skyldes mangelfulle opplysninger fra Leverandøren.

1.2.1 Ordinær prisjustering av vederlaget

Ordinært prisjustert vederlag for det enkelte avtaleår justeres i henhold til en vektet prisindeks. Prisindeksen består av 50 prosent indeks for KPI-JAE pr. 15. oktober i foregående år, og 50 prosent av SSBs indeks for totale arbeidskraftkostnader for samferdselssektoren pr. 15. oktober i foregående år.

Ordinær prisjustering beregnes med utgangspunkt i indeksene pr. 15. januar 2018:

$$I_{pt} = 0,5 \times \left(\frac{\text{indeks KPI} - JAE_{t-1}}{\text{indeks KPI} - JAE_{2018}} \right) + 0,5 \times \left(\frac{\text{indeks akr}_{t-1}}{\text{indeks akr}_{2018}} \right)$$

Hvor: t = avtaleåret det skal prisjusteres for

KPI-JAE = Konsumprisindeksen justert for avgiftsendringer og uten energivarer,
(Kjerneinflasjon.)

$t-1$ = pr. 15. oktober foregående år

I_p = Indeks for prisjustering

akr = SSBs Arbeidskraftkostnadsindeks for Transport og lagring

Dersom summen av vederlag minus materielleiekostnad og infrastrukturavgifter er kr 0,- eller mindre, prisjusteres ikke Avtalt Fast Vederlag ordinært.

1.2.2 Særskilt prisjustering for Avtale om leie av Kjøretøy

Ved økning eller reduksjon i priser i «Vedlegg E-1», og slik endring ikke er forårsaket av forhold på Leverandørens side, justeres Avtalt Fast Vederlag opp eller ned for å kompensere for netto økonomisk effekt.

Reduksjon av kjøpet etter «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 12.3 kan ikke kreves ved endringer i «Vedlegg E-1» Avtale om leie av kjøretøy jf. denne avtales vedlegg E «Vedlikeholdsprogrammet», i tilfeller hvor endringer i vedlikeholdsprogrammet fører til netto kostnadsreduksjoner for Leverandøren, jf. «Vedlegg E-1» punkt. 9.1 første avsnitt jf. samme avtales punkt 2 tredje og fjerde avsnitt.

1.2.3 Særskilt prisjustering for Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)

Ved endringer i modell for økonomiske ytelser, priser eller andre økonomiske betingelser i «Avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST)», og slik endring ikke er forårsaket av forhold på Leverandørens side, justeres Avtalt Fast Vederlag opp eller ned for å kompensere for netto økonomisk effekt.

Endringer i Leverandørs ytelsesnivå som definert av i AST vil ikke gi grunnlag for endret kostnadsdekning etter dette punkt.

Kostnader til kjørestrøm inngår i Ordinært prisjustert vederlag. Endringer i pris for kjørestrøm dekkes dermed ikke etter dette punkt.

1.3 Ekstraordinære prisendringer i Avtale om formidling av billetter og leveranse av salgs- og billetteringsløsninger

Ved ekstraordinær økning eller reduksjon i priser utover avtalt prisjustering i «Vedlegg E-2», justeres Avtalt Fast Vederlag opp eller ned for å kompensere for netto økonomisk effekt.

Krav om justering må fremsettes skriftlig innen 2 måneder etter at endringen ble kunngjort.

1.4 Endring av andre gebyrer og avgifter

Dersom offentlige gebyrer og avgifter som Leverandøren i henhold til Trafikkavtalen skal betale, endres, skal Avtalt Fast Vederlag justeres tilsvarende. Kostnader og inntekter utover det som er avtalefestet gir ikke rett til kostnadsdekning for endringer i avgifter etter dette punktet. Vederlaget skal justeres uten tillagt merverdiavgift eller påslag for indirekte kostnader, risiko og fortjeneste. Endringer i det generelle i skattenivået gir ikke rett til justering av Avtalt Fast Vederlag.

Krav om justering fremsettes skriftlig innen 2 måneder etter at endringen ble kunngjort.

2 Takster

2.1 Takster og billett kategorier

Ordinær pris er full pris for voksen person, basert på reiseavstanden (i form av takstenheter) og en pristabell med degressiv prising i forhold til reiselengde. Leverandøren skal videreføre Basisprisene som gitt av «Vedlegg B-4» som Ordinære priser for;

- enkeltbillett,
- 30-dagersbillett

inntil takstregulering kan foretas etter dette Vedleggets punkt 2.5.

For relasjoner mellom stasjoner inkludert og mellom Oppdal, Røros, Kopperå og Steinkjer skal Leverandøren videreføre Trøndertakst som gitt av «Vedlegg B-4» som ordinære priser for enkeltbillett inntil takstregulering kan foretas etter punkt 2.5.1.

For relasjoner hvor Storlien enten er påstignings- eller avstigningsstasjon skal Leverandøren videreføre Nabotakst som gitt av «Vedlegg B-4». En slik videreføring av Nabotakst innebærer ordinære priser for enkeltbillett på den delen av reisen som foregår med Regiontog Heimdal – Trondheim S – Storlien. Nabotakst vil gjelde frem til takstregulering kan foretas etter punkt 2.5.1.

Ordinær pris på strekningen Oslo S – Lillehammer (og mellomliggende stasjoner) baseres på taksttabell fastsatt av den togoperatør som har trafikkavtale for det lokale togtilbudet på strekningen.

Billetter solgt til Ordinær pris på strekningen Oslo S – Dombås skal være gyldige for alle togoperatører som trafikkerer strekningen, jf. «Vedlegg A» punkt A 7.2.1.

Krav nr.	Krav
B 2.1.1	Leverandøren skal tilby billetter til Ordinær priser på alle avganger så lenge det er ledige plasser i toget som ikke selges som tilleggsprodukter, jf. «Vedlegg A» punkt 5.1.1, 5.2.1, 5.3.1 og 5.4.1. Dette er ikke til hinder for at en plass kan selges til rabattert pris, jf. punkt 2.6 og 2.7.
B 2.1.2	Leverandøren skal følge norm beskrevet i Jernbanedirektoratets HÅNDBOK V821 ELEKTRONISK BILLETTERING www.jernbanedirektoratet.no/handbok for aldersgrenser som brukes i Leverandørens transportvilkår og takstbestemmelser samt for definisjon av kundekategorier, med de unntak som følger av punkt 2.1.1 (Rute-, takst og billettsamarbeidsavtaler).
B 2.1.3	Leverandøren skal inntil avreisetidspunktet gi reisende mulighet for kansellering og refusjon av billetter solgt til Ordinær pris, samt billetter med sosiale og andre påkrevde rabatter.
B 2.1.4	Leverandørens Ordinære priser for enkeltbilletter, som regulert i punkt 2.5, kan betraktes som en gjennomsnittlig maksimal pris for billetter solgt til vilkårene for Ordinær pris. Leverandøren kan øke prisen for hver enkelt TEN med inntil 15 % inntil 182 dager i året. Gjennomsnittsprisen beregnes på grunnlag av totalt antall dager operatøren tilbyr endret pris gjennom året. Rabatter gitt etter punkt 2.3 og 2.6 inngår ikke i grunnlaget for å beregne gjennomsnittlig Ordinær pris.

2.1.1 Rute-, takst- og billettsamarbeidsavtaler

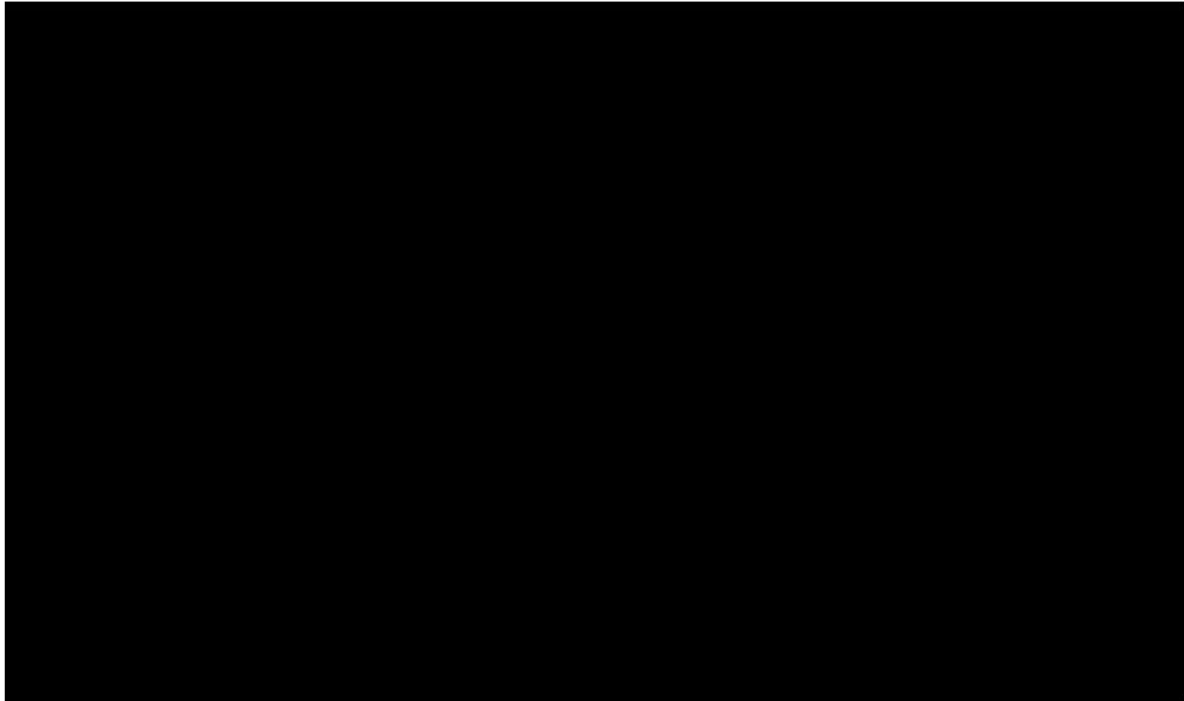
Der Oppdragsgiver pålegger Leverandør å tre inn i driftsavtale om rute-, takst- og billettsamarbeid, jf. «Vedlegg A punkt 7.3», følger bestemmelser for takst og økonomimodell av disse avtalene. Oppdragsgivers rett til å pålegge slike endringer fremgår av punkt 2.11.

For reisende som benytter fylkeskommunens eller det regionale kollektivselskapets billetter, jf. driftsavtale om rute-, takst- og billettsamarbeid, gjelder fylkeskommunens eller det regionale kollektivselskapets aldersgrenser, kundekategorier og sosiale rabatter.

2.2 Ombordtillegg

Leverandøren kan kreve ombordtillegg som virkemiddel for å vri salg av billetter til mer kostnadseffektive distribusjonskanaler. Det kan kun tas ett ombordtillegg per reisende selv om transaksjonen medfører utstedelsen av flere enn en billett pr. reisende.

2.3 Sosiale rabatter



2.4 Andre påkrevde rabatter

Krav nr.	Krav
B 2.4.1	Leverandøren skal tilby rabatter på Ordinære enkeltbillettpriser til militært personell etter avtale mellom Oppdragsgiver og Forsvarets Logistikkorganisasjon (FLO).

2.5 Ordinær takstregulering

Leverandøren kan foreta takstøkninger 1. februar hvert år.

Reguleringen av takstene kan ikke overstige prognose for KPI-JAE avtaleåret i rapport per juni foregående år +1 prosentpoeng i gjennomsnitt. Ved beregning av gjennomsnittlig prisøkning legges det til grunn gjennomsnittet av takstenhetene 1 til 600 for ordinær pris enkeltbillett og gjennomsnittet av takstenhetene 1 til 300 for ordinær pris 30-dagersbillett.

Unntaksvis kan taksten for enkelte relasjoner økes med noe mer enn gjennomsnittet. Maksimal prisøkning for en enkelt relasjon kan ikke være mer enn 6 prosentpoeng utover gjennomsnittlig endring for en enkelt ordinær takstregulering. Samlet endring for enhver relasjon over en periode som omfatter tre ordinære takstreguleringer, kan ikke overstige 10 prosentpoeng utover gjennomsnittlig økning i KPI-JAE.

Takster for Ordinær pris enkeltbillett og Ordinær pris periodebilletter dokumenteres som beskrevet i «Vedlegg B-4».

Første ordinære takstregulering er 1.februar 2021.

2.5.1 Takstregulering av Trøndertakst og Nabotakst

For relasjoner dekket av Trøndertakst og Nabotakst jf. punkt 2.1, hvor ordinær pris er lavere enn ordinær pris for relasjoner med samme antall TEN i resten av Trafikkpakken kan Leverandøren i forbindelse med ordinær takstregulering jf. punkt 2.5 øke takstene med inntil 10 prosentpoeng utover gjennomsnittlig endring for en enkelt ordinær takstregulering. Leverandøren kan i ingen tilfeller øke takst for en av disse relasjonene utover det ordinær pris ville vært for en relasjon med samme antall TEN i resten av Trafikkpakken.

2.5.2 Leverandørs forslagsrett for endringer av antall takstenheter

Lokale markedsmessige forhold kan tilsi at takstregulering bør skje gjennom endring av antall takstenheter.

På relasjoner eller delrelasjoner hvor Leverandør er ansvarlig for takstfastsettelse jf. punkt 2.1, kan Leverandøren foreslå endringer i antall takstenheter. Slike forslag med begrunnelse skal oversendes Oppdragsgiver innen 1. september året før takstregulering. Dersom Oppdragsgiver ikke svarer på slikt forslag innen 1. oktober anses endringen som akseptert. Oppdragsgiver kan ikke nekte slik takstregulering uten saklig grunn. Økonomisk påvirkning på Oppdragsgivers andre avtaler skal alltid regnes som saklig grunn.

Leverandøren kan beholde merinntekt fra endringer i antall takstenheter så lenge prisreguleringen for de aktuelle relasjonene og samlet prisregulering for alle Leverandørs relasjoner er innenfor rammene av punkt 2.5.

Leverandør kan ikke nekte Oppdragsgiver å endre «Vedlegg B-3» dersom endringene ikke påvirker Leverandørs relasjoner eller delrelasjoner. Leverandør har ikke krav på endring i vederlaget på grunnlag av endringer i «Vedlegg B-3» som ikke påvirker Leverandørs relasjoner eller delrelasjoner.

2.6 Takstreduksjon og rabatter

Leverandøren står fritt til å tilby priser som er lavere enn Ordinær pris, rabatter og spesialpriser innenfor de forretningsregler som er fastsatt i «Vedlegg E-2».

2.7 Rettigheter og plikter ved takstreduksjon på andre enn Leverandørs egne strekninger

Leverandøren står fritt til å tilby kombinasjoner av billetter som gir priser lavere enn Ordinære priser på relasjoner som også omfatter andre togoperatører på egen regning og risiko.

Krav nr.	Krav
B 2.7.1	Leverandøren skal, hvis han tilbyr billetter til lavere pris enn Ordinær pris, også tilby andre togoperatører å selge rabatterte billetter til samme pris der disse ønsker å selge rabatterte billetter utover egne relasjoner.
B 2.7.2	Leverandøren skal ved avtaler om kostnadsdeling for rabatterte av gjennomgående billetter, gi samme vilkår til alle togoperatører som har trafikkavtale med Oppdragsgiver. Leverandøren kan ikke gi bedre vilkår til nærstående parter enn vilkårene som gis til andre togoperatører.

2.8 Inntektsavregning på fellestrekninger

En fellestrekning er en strekning som betjenes av en eller flere togoperatører, i tillegg til Leverandøren.

2.8.1 Oslo S – Lillehammer

For lokale reiser på strekningen Oslo S - Lillehammer og mellomliggende stasjoner vil Leverandøren få godtgjort inntekter for følgende omsatte billetter:

- 1) De billetter som er knyttet til Leverandørens avgang:
Leverandøren får godtgjort faktisk omsatt pris.
- 2) Enkeltbilletter til Ordinær pris som ikke er knyttet til spesifikk avgang, men som Leverandør kan godtgjøre er avlest om bord:
Leverandør får godtgjort faktisk omsatt pris som tilfaller reisestrekningen.
- 3) Periodebilletter til Ordinær pris som Leverandør kan godtgjøre er avlest om bord:
Leverandør får godtgjort sin andel av billettpris ut fra antall reiser i perioden, for tiden med følgende andeler:
 - a) 7-dagers billett: 1/10 per avlesning.
 - b) 30-dagers billett 1/40 per avlesning.
 - c) Årsbillett 1/400 per avlesning.

Der Leverandør fastsetter ordinære priser kan Leverandør fordele trafikkinntekter mellom egne togprodukter etter egne inntektsfordelingsmodeller uten å avlese billetter. Leverandør plikter å opplyse Oppdragsgiver om signifikante endringer i slike modeller.

Billetter til ordinær pris på relasjoner mellom en stasjon Leverandør betjener på strekningen Oslo S - Lillehammer og en stasjon nord for Lillehammer kan kun være gyldig på tog som betjener stasjoner nord for Lillehammer.

2.8.2 Hunderfossen – Dombås

For lokale reiser på strekningen Lillehammer – Dombås og mellomliggende stasjoner vil Leverandøren få godtgjort inntekter som andre togoperatører ikke kan kreve godtgjort etter samme regler som i punkt 2.8. Det samme gjelder reiser mellom stasjoner på strekningen Hunderfossen – Dombås og stasjoner på strekningen Oslo S – Lillehammer.

2.9 Prising og inntektsavregning når en reise skjer med flere togoperatører

For reiser som skjer med Leverandør og en eller flere andre togoperatører som har trafikkavtale med Oppdragsgiver og benytter takstenheter for beregning av ordinære priser i henhold til punkt 2.1, skal Ordinær pris for reisen beregnes på bakgrunn av totalt antall takstenheter mellom første påstigningsstasjon og siste avstigningsstasjon.

Ordinær pris beregnes som et vektet gjennomsnitt av de ulike togoperatørenes ordinære pris for antall takstenheter som dekker reisen, jf. «Vedlegg B-3», og avrundes til nærmeste hele kr:

$$\begin{aligned} & \text{Ordinær pris for reisen} \\ & = \\ & \text{Ordinær pris togoperatør 1 for hele reisen} \times \frac{\text{antall TEN togoperatør 1}}{\text{antall TEN for hele reisen}} \\ & + \\ & \text{Ordinær pris togoperatør 2 for hele reisen} \times \frac{\text{antall TEN togoperatør 2}}{\text{antall TEN for hele reisen}} \end{aligned}$$

Er det flere enn en togoperatør og taksttabeller på en eller flere delstrekninger av reisen, og det ikke er gjort plassreservasjoner, antas det at den reisende velger å reise med den kombinasjonen av togoperatører som gir færrest antall bytter. Dermed den kombinasjon som har flest mulig ankomsttidspunkter.

Leverandør vil få godtgjort sin andel av samlet ordinær pris:

$$\text{Ordinær pris Leverandør for hele reisen} \times \frac{\text{antall TEN Leverandør}}{\text{antall TEN for hele reisen}}$$

Eksempel:

Passasjerer skal reise fra Kristiansand til Ringeby. Denne relasjonen er på 594 takstenheter. Av disse er 352 takstenheter i Trafikkpakke Sørs takstområde (Kristiansand – Oslo S) og 242 i Trafikkpakke Nords takstområde (Oslo S – Ringeby). Trafikkpakke Sørs ordinære pris for en enkeltbillett på 594 takstenheter er kr 970, mens Trafikkpakke Nords ordinære pris for en enkeltbillett på samme distanse er kr 995. Ordinær pris for passasjerens reise blir da:

$$Kr\ 970 \times \frac{352\ TEN}{594\ TEN} + Kr\ 995 \times \frac{242\ TEN}{594\ TEN}$$

$$Kr\ 970 \times 0,5926 + Kr\ 995 \times 0,4074 =$$

$$Kr\ 574,82 + Kr\ 405,37 = Kr\ 980,19$$

Gjennomgående pris avrundes til nærmeste hele krone, slik at passasjerer betaler 980 kr. Avrunding fordeles forholdsmessig mellom togoperatørene, og håndteres av Entur (jf. «Vedlegg E-2»).

2.10 Leverandørens rett til å prise Tilleggsprodukter

Leverandøren kan for Tilleggsprodukter (eksempelvis 1. klasse) sette prisene fritt. Leverandørens rett til å tilby Tilleggsprodukter fremgår av «Vedlegg A» punktene A 5.1.1, A 5.2.1, A 5.3.1 og 5.4.1.

Punktene 2.3 og 2.4 får ikke anvendelse på Tilleggsprodukter.

2.11 Oppdragsgivers rett til å pålegge endringer i takster

Oppdragsgiver kan pålegge endringer i takster, takstbestemmelser og rabatter. Krav om endring av takster, takstbestemmelser eller rabatter fremsettes som krav om endring etter «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 13.

Oppdragsgiver skal varsle Leverandør med krav om endringer 4 måneder før de tidligst kan iverksettes. Ved strukturelle endringer i takstsystemet skal Oppdragsgiver og Leverandør avtale ikrafttredelse særskilt.

Krav nr.	Krav
B 2.11.1	Leverandøren skal endre takster og takstbestemmelser og innføre sosiale rabatter dersom Oppdragsgiver krever det.

2.12 Leverandørs rett til å foreslå endringer i takster

Leverandøren kan foreslå endringer som avviker fra bestemmelsene i dette vedlegg kapitel 2, herunder endringer i prinsippet for takstfastsettelse, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 13.1.2. Oppdragsgiver kan fritt velge om anmodningen skal tas til følge som en endringsordre.

3 Bonus

3.1 Bonus for godt gjennomført Oppstartsfase

Bonus for godt gjennomført Oppstartsfase avhenger av hvor mange milepæler som er gjennomført innen sine respektive frister i henhold til «Vedlegg C». Om alle milepælene er gjennomført innen sine respektive frister utbetales Kr 40 millioner til Leverandør senest 10. juli 2020. Skjer ikke Trafikkstart til avtalt tid, bortfaller hele bonusen.

Variabelt vederlag for godt gjennomført Oppstartsfase prisjusteres ikke.

Dersom ikke alle milepælene er gjennomført innen sine respektive frister reduseres bonus for godt gjennomført Oppstartsfase med disse andelene for hver frist:

Aktivitet	Milepæl	Bonus	Referanse til krav nr. i «Vedlegg C»
Utarbeide og fremlegge detaljert plan for Oppstartsfasen	1 måned etter avtaleinngåelse	5 mill.	C 2.2

Inngått Obligatoriske avtaler («Vedleggene E-1, E-2 og E-3»)	6 måneder før trafikkstart	3 mill.	C 2.3
Levere søknad om lisens, sikkerhets sertifikat og andre tillatelser etter Jernbaneloven til SJT samt Transportstyrelsen	5 måneder etter avtaleinngåelse	3 mill.	C 3.1, C 3.2
Utarbeide og presentere en komplett bemannings- og kompetanseplan for sin permanente organisasjon	2 måneder etter avtaleinngåelse	4 mill.	C 5.1
Gjennomføre informasjonsmøter i.h.h.t. Arbeidsmiljøloven	4 måneder før trafikkstart	5 mill.	C 5.2
Etablere kontakt med personellorganisasjoner og tillitsvalgte hos nåværende togoperatør	6 måneder før trafikkstart	5 mill.	C 5.3
Fastsette første arbeidsplan	1 måned før trafikkstart	3 mill.	C 5.4
Publisere godkjente transportvilkår, etablere system for kundesvevninger samt tilgjengeliggjøre billetter for slag	3 måneder før trafikkstart	5 mill.	C 6.2, C 6.3, C 6.5
Utarbeide risikoanalyse for Oppstarts-, Drifts- og Avviklingsfasen	3 måneder etter avtaleinngåelse	2 mill.	C 7.1
Utarbeide plan for beredskap og krisehåndtering	3 måneder før trafikkstart	2 mill.	C 7.2
Beskrivelse av rutiner for kundesvevninger ved avvik	1 måned før trafikkstart	3 mill.	C 6.6
Trafikkstart i henhold til ruteplan. Forutsetter 100 % Operatøravhengig regularitet første driftsdøgn. Dersom Operatøren kan dokumentere at en innstilling skyldes avgivende togoperatør og dokumentere alle rimelige tiltak for å unngå innstillingen er gjennomført, kan Operatøren fritas skyld for innstillingen.	Trafikkstart		C 6.7

3.2 Bonus for økt kundetilfredshet

Bonus for økt kundetilfredshet avhenger av oppnådd kundetilfredshetsindeks for de ulike linjene over minimumskravene som spesifisert i «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6».

Det er avsatt totalt inntil Kr 200 millioner i Drifts- og Avviklingsfasen til bonus for bedret kundetilfredshet. Denne fordeles likt på de fire områdene per avtaleår. Maksimal bonus per område per fremgå av Tabell 1.

Vederlagsår	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Oslo S – Trondheim S og Dombås – Åndalsnes (mill. kr)	1,50	2,50	4,00	5,50	7,00	8,50	9,50	10,50	11,00
Trondheim S- Bodø og Rognan - Bodø (mill. kr)	1,50	2,50	3,75	5,00	5,75	6,50	7,50	8,50	9,00
Hamar – Røros – Trondheim S (mill. kr)	0,75	1,50	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00	5,25
Melhus – Trondheim S – Steinkjer og Heimdal – Trondheim S - Storlien (mill. kr)	1,50	2,50	4,00	5,50	7,00	8,50	9,50	10,50	11,00

Tabell 1 Bonus for økt kundetilfredshet for de ulike linjene over minimumskravene

Dersom avtalen opphører underveis i et Vederlagsår beregnes bonus og maksimal bonus pro rata på grunnlag av Leverandørs andel av antall dager i avtaleåret.

Ved utøvelse av avtaleforlengelse i henhold til «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 4, er bonus for ytterligere år lik den for 2028. Maksimal bonus prisjusteres årlig fra og med 2020 i henhold til endring i KPI-JAE med samme utgangspunkt som i punkt 1.2.1.

Det er ikke muligheter for overføring av bonus mellom de ulike områdene.

Faktisk bonus beregnes slik at full bonusopptjening oppnås når kundetilfredshetsindeksen (jf. «Vedlegg A» punkt 8.2) er 10 poeng eller høyere enn minimumskravet for områdene i det aktuelle vederlagsåret. Der det gjennomføres kundetilfredshetsundersøkelser mer enn en gang i året brukes et uvektet gjennomsnitt mellom de ulike undersøkelsene.

Der kundetilfredshetsindeksen er bedre enn minimumskravet, men under 10 poeng bedre, beregnes bonusen proporsjonalt med følgende formel:

$$\text{maksimal bonus} \times \frac{kti_{\text{oppnådd}} - kti_{\text{minimum}}}{10}$$

Bonus oppnås kun for år der kundetilfredsheten er over minimumskravene spesifisert i «Vedleggene A-1, A-2, A-3, A-4, A-5 og A-6». Oppnås KTI bedre enn minimumskrav + 10 poeng utbetales det ikke ytterligere bonus utover maksimal bonus.

3.3 Bonus for passasjervekst

Ved passasjervekst på linjene Trondheim S – Bodø, Oslo S – Trondheim S, Hamar – Røros – Trondheim S og Dombås – Åndalsnes, ut over innslagpunktene i tabellen under, får Leverandøren bonus. Bonus utgjør [redacted] per oppnådd passasjerkm utover foregående års resultat (dvs. 2023-resultat i 2024). Ved beregning av bonus for perioden 1. juli til 31.12.2022 legges tallene i tabellen under til grunn som innslagspunkt, mens innslagspunktet for 2023 beregnes på grunnlag av oppnådd passasjerkm andre halvår 2022. Andre halvår 2022 multipliseres med 1,9231 for å få årseffekt og korrigerer for sesongvariasjoner.

Linje	Innslagspunkt passasjerkm 2022
Trondheim S - Bodø	[redacted]
Oslo S – Trondheim S	[redacted]
Hamar – Røros – Trondheim S	[redacted]

Dombås - Åndalsnes	
--------------------	--

Oppnådd bonus utbetales etterskuddsvis årlig, og prisjusteres etter bestemmelsene i punkt 1.2 fra og med 2023.

Dersom det oppstår ekstraordinære forhold, som f.eks. en ny pandemi, som reduserer Leverandørens trafikkinntekter vesentlig kan Partene avtale at innslagspunktet for bonus skal reduseres i en kortere eller lengre periode. En eventuell endring fordrer at Oppdragsgiver har budsjettmessig dekning.

3.4 Bonus for testing av nullutslippstog på linjene i Trafikkpakken

Oppdragsgiver ønsker å bidra til testing av nullutslippstog for bruk på strekninger uten kjøreledning gjennom en egen bonusordning for alle strekningene i Trafikkpakken med unntak av Dovrebanen mellom Oslo S og Lillehammer. Med nullutslippstog menes passasjerførende Kjøretøy med eget fremdriftssystem som ikke slipper ut CO₂, NO_x, partikler eller andre klima- eller miljøskadelige stoffer under drift. Det utbetales kun bonus for nullutslippskjøretøy som kan anvendes på ikke-elektrifiserte strekninger under egen trekkraft. Leverandør vil selv være ansvarlig for å fremskaffe avtaler med togprodusenter som ønsker å teste sine nullutslippstog på en eller flere av strekningene.

Bonus avhenger av antall kjørte togkilometer med nullutslippstog på strekningene nevnt i forrige avsnitt i Trafikkpakken. Bonus er 25 kroner per kjørte togkilometer på strekningene med eller uten passasjerer. Beløpet indeksreguleres med KPI-JAE fra og med 2020, med utgangspunkt i samme indeksverdi som lagt til grunn i punkt 1.2.1.

Det utbetales ikke bonus for turer som har ført til innstillinger av Leverandørens eller andre togoperatørers ordinære tog. Malus for innstillinger, jf. punkt 5.2, gjelder for alle passasjerførende tog som blir innstilt på grunn av testing av nullutslippstog. Likt med innstilling regnes følgeforsinkelser på mer enn 30 minutter som skyldes testing av nullutslippstog.

Det utbetales inntil 10 millioner kroner i Drifts- og Avviklingsfasen til bonus for testing av nullutslippstog på strekningene, maksimalt 2,5 millioner kroner per år. Maksimal bonus prisjusteres i henhold til endring i KPI-JAE. Del av bonusavsetning som allerede er utbetalt, prisjusteres ikke.

Leverandør skal sørge for at det ved eventuelle avtaler om testing av nullutslippstog ikke påhviler Oppdragsgiver noen plikter utover utbetaling av bonus til Leverandør.

3.5 Revisjon av bonusterskler ved Større Oppgraderingsprosjekter

Hvis Oppdragsgiver utsteder endringsordre som følge av større investeringer i infrastruktur og Kjøretøy, jf. «Vedlegg F», skal Partene i fellesskap vurdere om tersklene for innslag av bonus for økt kundetilfredshet og for passasjervekst på de relevante strekninger bør justeres gjennom endringsordre. Det skal tas hensyn til negative konsekvenser i perioden hvor det relevante prosjektet gjennomføres, og positive konsekvenser av oppgradert infrastruktur i perioden etter oppgraderingen. Målet med justeringen skal være at bonusordningen så langt mulig har de samme incentivvirkninger og forventede utbetaling som før utstedelse av endringsordren. Den samlede bonuspotten skal verken økes eller reduseres.

3.6 Bonus for trafikkinntekter

3.7 Kortsiktige bonusordninger

Parten(e) kan avtale kortsiktige bonusordninger som setter fokus på enkelte områder av Leveransen og motiverer til ekstra innsats og bedre resultater.

4 Andre oppdrag

Leverandørens priser for andre oppdrag fra Oppdragsgiver som definert i «Vedlegg A», herunder punkt A 1.7.1, A 4.3.1 og A 10.6.1, dekkes ikke av Avtalt Fast Vederlag og faktureres etter medgått tid etter Leverandørens satser som angitt i «Vedlegg B-1».

5 Dagbøter, Malus og andre sanksjoner

I henhold til «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt. 14.4.3 kan Oppdragsgiver ilegge Leverandøren dagbøter og andre sanksjoner for de mislighold som er angitt i påfølgende punkt 5.1 – 5.3.

Alle dagbøter, malus og andre sanksjoner er oppgitt i 2018-kroner og prisjusteres den 1. januar hvert år, første gang 1. januar 2020, i henhold til indeks for prisjustering i punkt 1.2. Satsene gjelder for Vederlagsår.

5.1 Manglende eller forsinket rapportering

Ved forsinket tertial- og årsrapportering skal Leverandøren betale dagbot som angitt i B 5.1.1 per påbegynte kalenderdag. Dersom Leverandøren selv ber om en fristforlengelse i rimelig tid før rapporteringsfristen, reduseres dagboten til sats som angitt i B 5.1.2 per påbegynte kalenderdag.

Krav nr.	Krav	Dagbotsats
B 5.1.1	Forsinket tertial- og årsrapportering uten fristforlengelse	Kr 10 000,-
B 5.1.2	Forsinket tertial- og årsrapportering med fristforlengelse	Kr 5 000,-

Oppdager Oppdragsgiver en vesentlig feil i rapporteringen og Leverandør ikke retter opp dette umiddelbart etter å ha blitt gjort oppmerksom på det, skal Leverandøren betale en malus som angitt i B 5.1.3.

Krav nr.	Krav	Malussats
B 5.1.3	Oppdragsgiver oppdager vesentlig feil i rapportering og manglende oppretting	Kr 50 000,-

Ved ufullstendig egenrapportering i henhold til «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 5.7 og rapportering ved kontraktsslutt i henhold til «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 5.9 påløper en dagbot som angitt i B 5.1.4 pr. kalenderdag inntil full rapport er oversendt Oppdragsgiver.

Dersom Oppdragsgiver anser oversendt rapport som ufullstendig, påløper dagboten igjen fra den dag Oppdragsgiver melder dette til Leverandøren og inntil oppdatert rapport er oversendt. Dersom Leverandøren selv ber om en fristforlengelse i rimelig tid før rapporteringsfristen reduseres dagboten til sats som angitt i B 5.1.5 per påbegynte kalenderdag, fristforlengelsen gjelder ikke for «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 5.3.

Krav nr.	Krav	Dagbotsats
B 5.1.4	Ufullstendig rapportering og egenrapportering ved kontraktsslutt uten fristforlengelse	Kr 20 000,-
B 5.1.5	Ufullstendig rapportering og egenrapportering ved kontraktsslutt med fristforlengelse	Kr 10 000,-

5.2 Spesielt for Drifts- og Avviklingsfasen

Dersom Leverandøren innstiller en togavgang i henhold til «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 14.4.4 og den operatørvhengige regulariteten for den enkelte linje viser et resultat under det som er angitt i vedlegg A-1 til A-6 punkt 6 Kvalitetsoppfølging kan Oppdragsgiver kreve malus for alle Innstilte avganger i henhold til satsene i punkt B 5.2.1. Ved manglende alternativ transport tredobles beløpet. Der togtilbudet omfatter halvtimesintervall eller hyppigere i avviksperioden, kan Leverandøren henvise kundene til neste avgang, under forutsetning om tilstrekkelig transportkapasitet (sitte- og ståplasser) med en slik løsning. Delinnstillinger er ikke gjenstand for malus dersom alternativ transport tilbys.

Dersom Leverandør har betalt Infrastrukturforvalter for samme forhold gjennom en ytelsesordning gir dette rett på fradrag lik denne betalingen, begrenset oppad til Oppdragsgivers sats for malus.

Oppdragsgiver kan ikke kreve malus i den grad det er gitt prisavslag for misligholdet.

Krav nr.	Malussats per innstilt avgang per linje
B 5.2.1.	Kr. 20 000,- for alle linjer.

6 Kompensasjonsordninger

6.1 Hensikt med kompensasjonsmekanismen

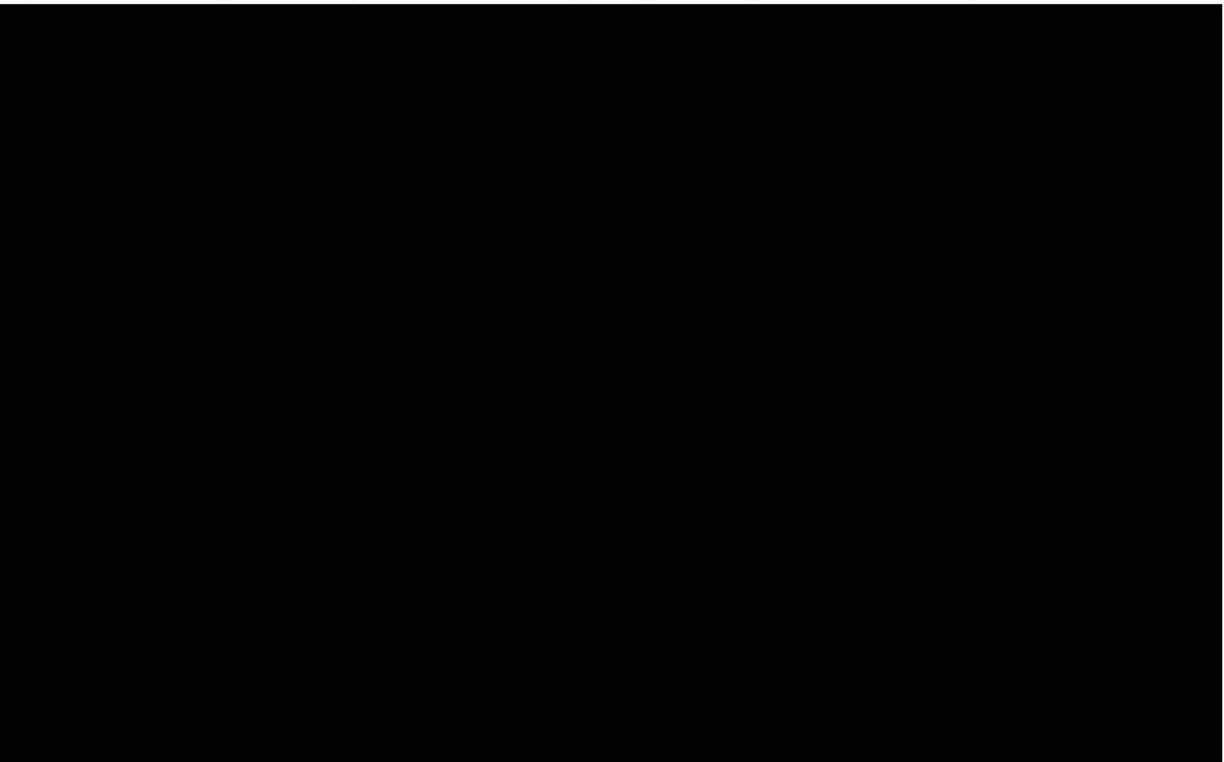
Kompensasjonsmekanismene for inntekter og økte strøm- og dieselpriiser har som hensikt å delvis dekke henholdsvis eventuelle inntektstap som følge av koronapandemien, og økte kostnader knyttet til strøm og diesel som følge av energikrisen i Europa som konsekvens av krigen i Ukraina.

6.2 Inntektskompensasjon



B2 korrigeres i tillegg for de til enhver tid omforente produksjonsendringer i B2. I de tilfeller Leverandøren kvalifiserer for inntektskompensasjon, ytes kompensasjonen basert på terskelverdiene i tabellen under.

Kompensasjonsordningen avregnes årlig basert på inntekter for det respektive året. Fordeling av årlig B-2 til månedlige beløp foretas basert på siste år før pandemien, hvor faktiske tall for månedene i 2019 beregnes til prosentandel pr. måned av årets total. Denne prosentandelen pr. måned legges til grunn for fordelingen av B-2 pr. måned. Fordelingen ligger fast gjennom hele avtaleperioden.



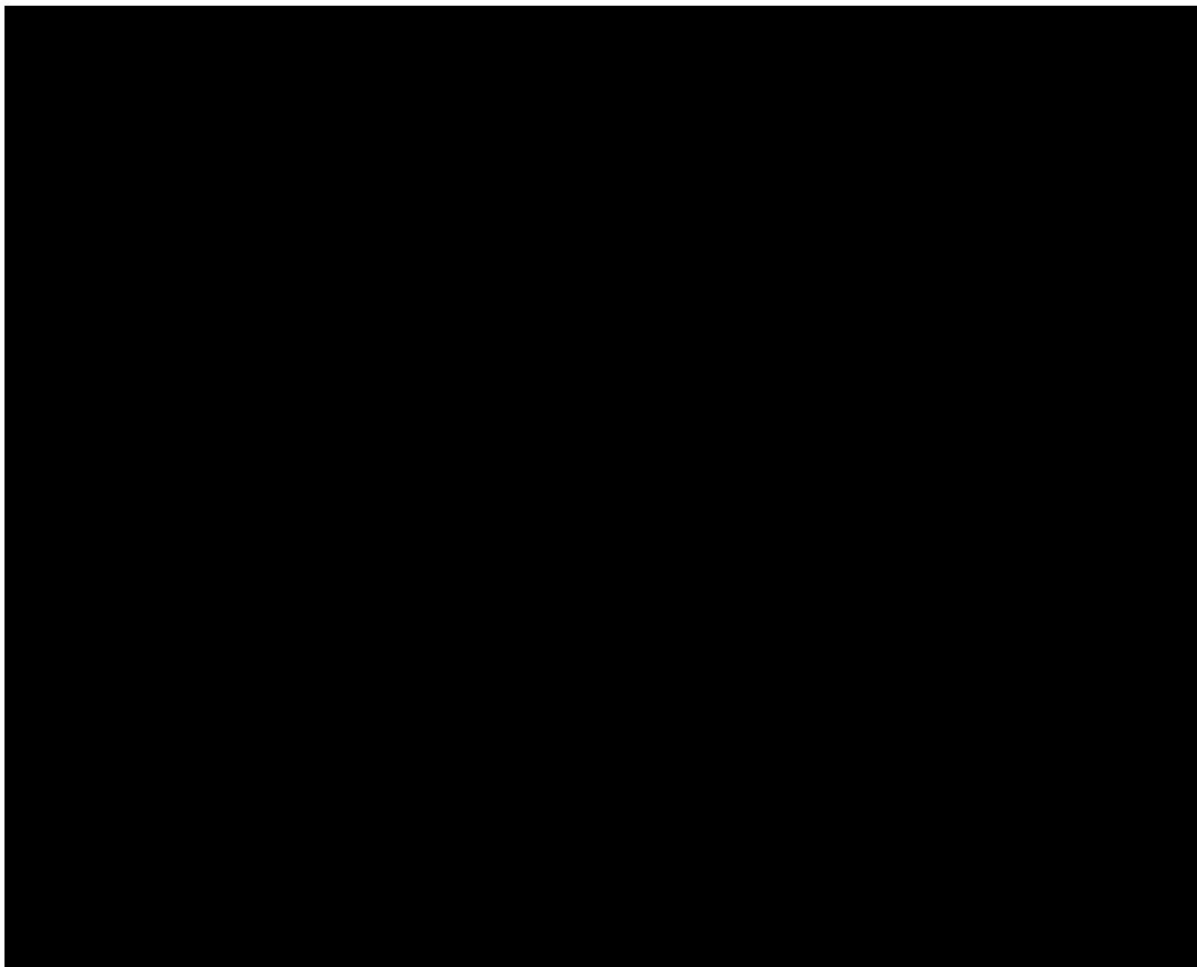
6.3 Kompensasjon for økte strømpriser

Oppdragsgiver skal dekke 50 prosent av strømprisene (definert som kr/MWh) som ligger 15 prosent over det nivået som Leverandøren la til grunn i tilbudet. Kompensasjonen dekker netto strømforbruk

som oppgitt på faktisk avregning i faktura fra Bane NOR Energi. Kompensasjonen dekker ikke nettleie (fast og variabel del) eller andre avgifter, MVA eller øvrige kostnader som måtte påløpe.

Kompensasjonsordningen avregnes årlig basert på strømprisene for det respektive året.

Strømprisene i tabellen nedenfor skal legges til grunn ved beregningen. De skal ikke KPI-justeres, da det allerede er tatt høyde for forventet prisutvikling for kontraktperioden;



6.4 Avregning og utbetaling av kompensasjonsordninger

6.4.1 Inntektskompensasjon – Dokumentasjon og avregning

Før Oppdragsgiver kan foreta utbetaling av inntektskompensasjon må Leverandøren oversende rapport fra regnskapssystemet som viser bokførte inntekter for måneden de ber om utbetaling for, samt bokførte inntekter hittil i inneværende år. Dersom Oppdragsgiver ikke har mottatt rapporten innen 2 måneder etter månedsslutt, bortfaller støtten for den måneden i sin helhet. Oppdragsgiver kan beslutte å forlenge fristen dersom det foreligger saklig grunn.

Etter utløp av kalenderåret det er avtalt kompensasjon for og innen 15. februar i året etter, skal Leverandøren oversende endelig oversikt over årets bokførte og revisorgodkjente inntekter som

danner grunnlaget for inntektskompensasjonen.

6.4.2 Kompensasjon for økt strømpris – Dokumentasjon og avregning

Før Oppdragsgiver kan foreta utbetaling av kompensasjon for økt strømpris, må Leverandøren oversende kopi av månedlig faktura fra Bane NOR som dokumentasjon og underlag for beregning av kompensasjonsbeløp til utbetaling. På faktura skal el-pris pr. MWh og forbruk i MWh fremkomme.

Ved mottak av faktisk avregning fra Bane NOR Energi skal Leverandøren oversende kopi av dette til Oppdragsgiver. Leverandøren må sende inn kopi av mottatt dokumentasjon fra Bane NOR Energi som viser hvilken periode som er faktisk avregnet, samt faktisk strømpris pr. MWh og forbruk i MWh. Dette vil motregnes mot tidligere utbetalinger basert på a-konto fakturaene fra Bane NOR Energi før eventuell utbetaling foretas.

Leverandøren skal oversende dokumentasjon for faktisk avregning uten ugrunnet opphold fra Leverandøren mottok dokumentasjonen fra Bane NOR Energi. Dersom Oppdragsgiver ikke mottar dokumentasjon for faktisk avregning for en måned, innen 2 måneder fra fakturadato på dokumentasjonen fra Bane NOR Energi, bortfaller retten til støtte for den aktuelle måneden i sin helhet. Oppdragsgiver kan beslutte å forlenge fristen dersom det foreligger saklig grunn. Bortfall skjer selv om Leverandøren tidligere har oversendt a-kontofaktura for strøm fra Bane NOR Energi.

Dersom Leverandøren benytter egne sikringsinstrumenter som gir redusert strømkostnad, skal Leverandøren informere Oppdragsgiver om dette skriftlig og dokumentere effektene ved fremlegg av oppgjørsrapporter, og eventuelle positive effekter skal komme til fratrekk i strømkompensasjonen.

Etter utløp av kalenderåret det er avtalt kompensasjon for, vil Oppdragsgiver foreta en endelig årlig avregning av kompensasjonsbeløpet for strøm.

6.4.3 Utbetaling – (Gjelder begge kompensasjonsordninger.)

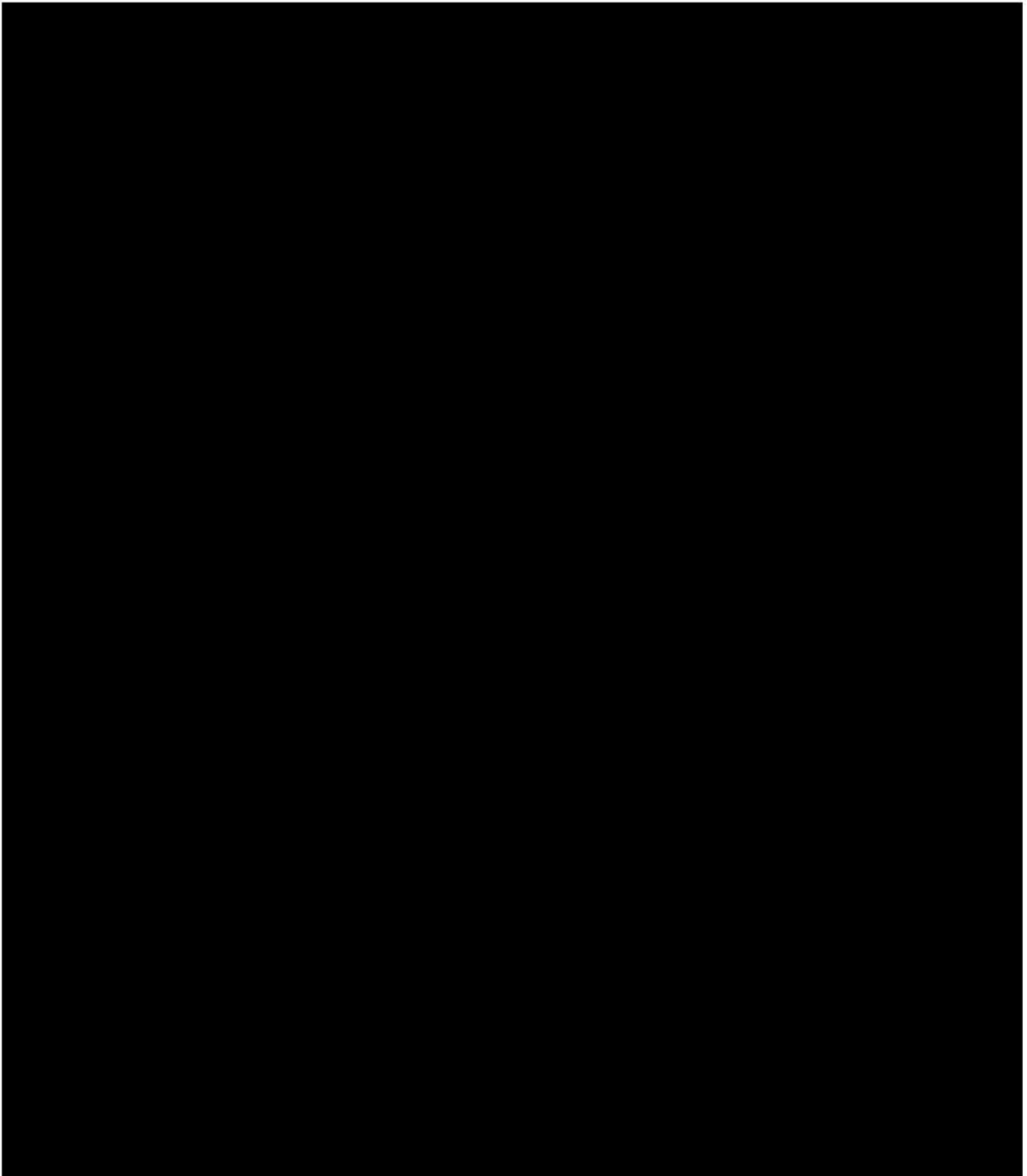
Utbetaling av inntektskompensasjon og kompensasjon for strømpris gjøres månedlig sammen med ordinær vederlagsbetaling, under forutsetning av at nødvendig dokumentasjon er mottatt av Oppdragsgiver. Dokumentasjonen må være Oppdragsgiver i hende innen den 20. i etterfølgende måned for å kunne utbetales sammen med ordinært vederlag den påfølgende måneden. Dersom dokumentasjonen mottas senere enn dette vil kompensasjon først utbetales ved neste ordinære vederlagsbetaling.

De månedlige kompensasjonsbeløpene er a-konto utbetalinger, og det er kun den årlige avregningen som representerer den faktiske kompensasjonsstørrelsen. Summen av de månedlige a-konto betalingene kan ikke overstige det Leverandøren kan kreve i akkumulert kompensasjon på beregningstidspunktet. Om utbetalingen vil medføre at akkumulert beløp overstiges kan Oppdragsgiver foreta motregning mot kompensasjonsordning for strøm, bonuser og ordinært vederlag.

Kompensasjonsordningene for inntekt og strømpris skal ta hensyn til mulig behov for at Stortinget må vedta økte bevilgninger dersom kompensasjonsordningene i det aktuelle året blir større enn prognosen for ordningene lagt til grunn i statsbudsjettet. Dette kan bety at utbetaling av kompensasjon blir lavere enn det beregningen tilsier i perioden frem til ekstra bevilgning foreligger. Utsatt betaling med bakgrunn i dette forhold danner ikke grunnlag for forsinkelsesrenter eller andre krav om dekning av direkte eller indirekte kostnader Leverandøren måtte påføres som konsekvens av utsettelsen. Den gjenstående differansen fra månedene hvor det har manglet finansiering vil utbetales i et samlet beløp så fort bevilgningene foreligger.

6.5 Avregning og utbetaling av dieselkompensasjon

6.5.1 Kompensasjon for økte dieselpriiser



Kompensasjonsordning for økte dieselpriiser i denne avtalen reduseres tilsvarende dersom Leverandøren på annen måte mottar kompensasjon for økt dieselpriis. Kompensasjon for økte dieselpriiser i denne avtalen reduseres tilsvarende, dvs. med samme beløp, dersom Leverandøren på annen måte, og for samme periode, mottar annen kompensasjon for økt dieselpriis. Leverandøren er pliktig til å søke annen ordning dersom dette innføres og Leverandøren er kvalifisert for å søke på ordningen.

Likeledes bortfaller ordningen dersom økte dieselpriiser ikke lenger er en følge av energikrisen i Europa som konsekvens av krigen i Ukraina. Oppdragsgiver skal varsle Leverandør senest tre

måneder før ordningen opphører. Leverandør har rett til å uttale seg før Oppdragsgiver treffer endelig beslutning om opphør.

6.5.1 Kompensasjon for økt dieselpriis – Dokumentasjon og avregning

Før Oppdragsgiver kan foreta utbetaling av kompensasjon for økt dieselpriis, må Leverandøren oversende kopi av månedlig faktura fra Togdiesel AS/Circle K eller eventuell annen underleverandør av diesel som dokumentasjon og underlag for beregning av kompensasjonsbeløp til utbetaling. På faktura skal diesel-pris pr. liter og forbruk i liter fremkomme.

[REDACTED]

Leverandøren skal oversende dokumentasjon uten ugrunnet opphold fra Leverandøren mottok dokumentasjonen fra Togdiesel AS/Circle K eller eventuell annen underleverandør av diesel [REDACTED]. Dersom Oppdragsgiver ikke mottar dokumentasjon for en måned, innen 2 måneder fra fakturadato på dokumentasjonen fra Togdiesel AS/Circle K eller eventuell annen underleverandør av diesel [REDACTED], bortfaller retten til støtten for den aktuelle måneden i sin helhet. Oppdragsgiver kan beslutte å forlenge fristen dersom det foreligger saklig grunn.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Utbetaling av støtte fra NOx-fondet skal dokumenteres til Oppdragsgiver ved oversendelse av kopi av utbetalingsbrev fra fondet.

Etter utløp av kalenderåret det er avtalt kompensasjon for, vil Oppdragsgiver foreta en endelig årlig avregning av kompensasjonsbeløpet for diesel.

6.5.2 Utbetaling av dieselkompensasjonsordningen

Utbetaling av dieselkompensasjon gjøres månedlig sammen med ordinær vederlagsbetaling, under forutsetning av at nødvendig dokumentasjon er mottatt av Oppdragsgiver. Dokumentasjonen må være Oppdragsgiver i hende innen den 20. i etterfølgende måned for å kunne utbetales sammen med ordinært vederlag den påfølgende måneden. Dersom dokumentasjonen mottas senere enn dette vil kompensasjon først utbetales ved neste ordinære vederlagsbetaling.

De månedlige kompensasjonsbeløpene er a-konto utbetalinger, og det er kun den årlige avregningen som representerer den faktiske kompensasjonsstørrelsen. Summen av de månedlige a-konto betalingene kan ikke overstige det leverandøren kan kreve i akkumulert kompensasjon på beregningstidspunktet. Om utbetalingen vil medføre at akkumulert beløp overstiges kan Oppdragsgiver foreta motregning mot kompensasjonsordning for strøm, bonuser og ordinært vederlag.

Kompensasjonsordningen for diesel skal ta hensyn til mulig behov for at Stortinget må vedta økte bevilgninger dersom kompensasjonsordningene i det aktuelle året blir større enn prognosen for ordningen lagt til grunn i statsbudsjettet. Dette kan bety at utbetaling av kompensasjon blir lavere enn det beregningen tilsier i perioden frem til ekstra bevilgning foreligger. Utsatt betaling med bakgrunn i dette forhold danner ikke grunnlag for forsinkelsesrenter eller andre krav om dekning av direkte eller indirekte kostnader Leverandøren måtte påføres som konsekvens av utsettelsen. Den gjenstående differansen fra månedene hvor det har manglet finansiering vil utbetales i et samlet beløp så fort bevilgningene foreligger.

Dersom Leverandør ikke gir Oppdragsgiver innsyn etter dette punkt, kan Oppdragsgiver redusere vederlaget eller kreve tilbakebetalt vederlag tilsvarende det som Leverandøren ikke har entydig dokumentert at skal inngå i kompensasjonen eller ikke.

6.6 Oppdragsgivers rett til å føre kontroll

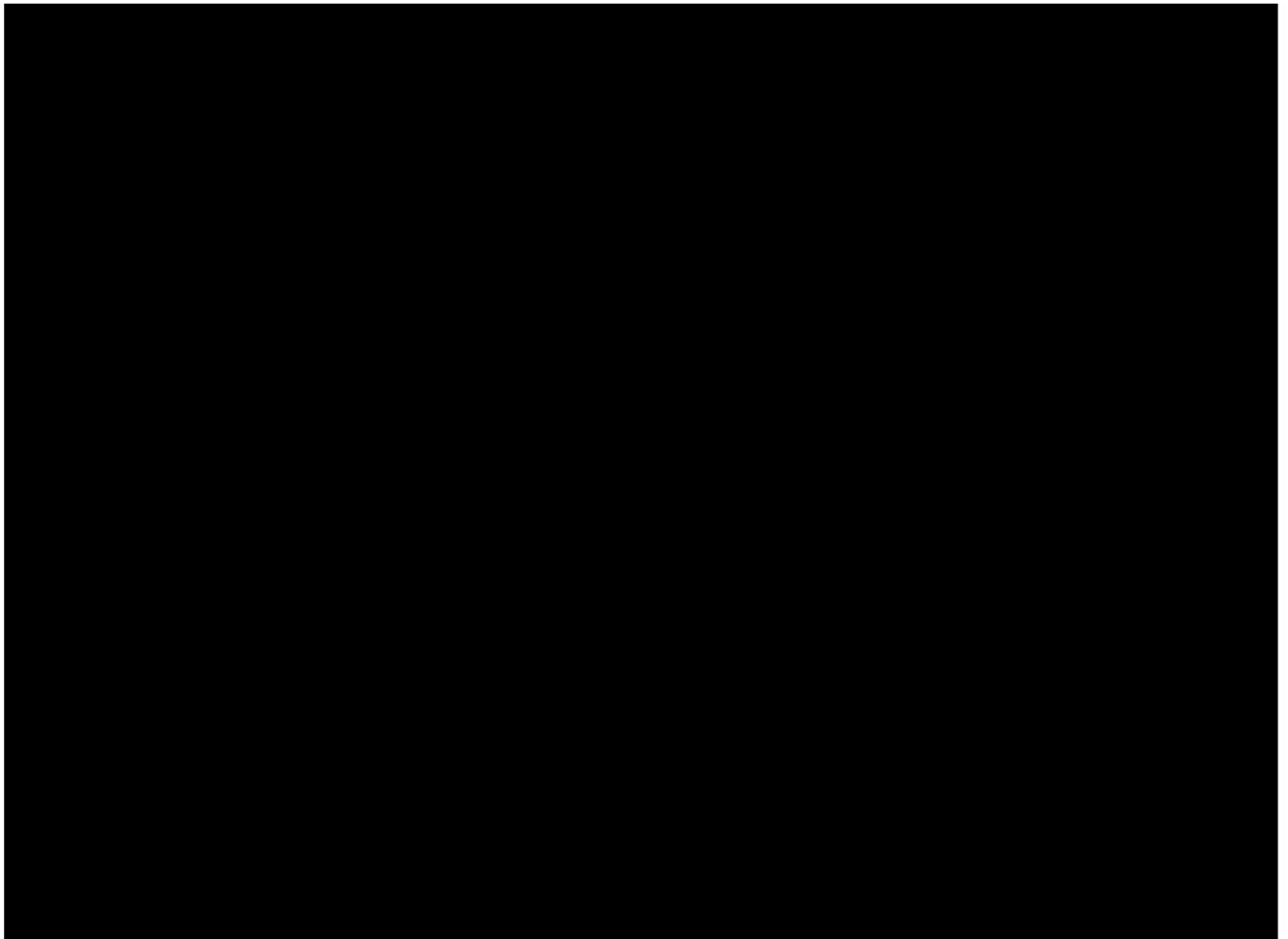
Leverandøren skal gi Oppdragsgiver, eller den Oppdragsgiver bemyndiger, innsyn i de deler av Leverandørens regnskapssystemer og andre styringssystemer som kan ha betydning for fastsettelse av endelig kompensasjon. Innsynsretten omfatter blant annet revisjon og verifikasjon, inklusive intervjuer, kontroll og dokumentgjennomgåelse. Leverandøren skal vederlagsfritt yte rimelig assistanse, eksempelvis tilgang til økonomi- og/eller regnskapsressurs, ved slikt innsyn. Innsynsretten er begrenset til tre år etter at Trafikkavtalen opphører.

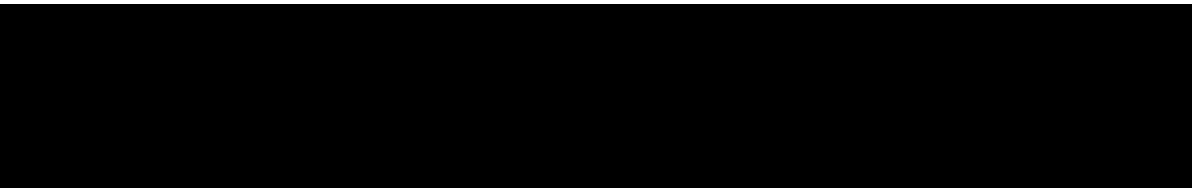
Dersom Leverandør ikke gir Oppdragsgiver innsyn etter dette punkt, kan Oppdragsgiver redusere vederlaget eller kreve tilbakebetalt vederlag tilsvarende det som Leverandøren ikke har entydig dokumentert at skal inngå i kompensasjonen eller ikke.

7 Mekanisme for å unngå overkompensasjon

For at vederlaget etter Trafikkavtalen ikke skal medføre en godtgjørelse som overstiger den finansielle nettovirkningen som følge av oppfyllelsen av forpliktelsene etter den opprinnelige Trafikkavtalen, er det etablert en mekanisme for å unngå overkompensasjon.

Mekanisme for overskuddsdeling, jmfør Avtalebestemmelsen punkt 8.4, er tredelt:





Etter oversendelse av Leverandørens revisorgodkjente regnskap for Leveransen for siste avtaleår beregnes endelig ex-postjustering og Oppdragsgiver varsler Leverandøren om dette gjennom Meddelelse. Oppgjør skjer da ved eventuell utbetaling av saldo på sperret konto til Oppdragsgiver hvorefter kontoforholdet avsluttes. Disposisjoner av sperret konto skal kreve Leverandørs og Oppdragsgivers samtykke.

a. Dersom summen av det samlede rapporterte resultatet fra Leveransen etter Trafikkavtalen for perioden fra 1.7. 2022 til det aktuelle år ikke overstiger nedre tak for rimelig fortjeneste akkumulert for de aktuelle årene angitt i tabellen, gjøres ingen innskudd til sperret konto. Eventuelt inntående saldo inkl. renter på sperret konto utbetales til Leverandør.

b. Dersom summen av det samlede rapporterte resultatet fra Leveransen etter Trafikkavtalen for perioden fra 1.7. 2022 til det aktuelle år overstiger nedre tak for overskuddsdeling, men er under øvre tak for overskuddsdeling akkumulert for de aktuelle årene angitt i tabellen, skal saldo ekskl. renter på sperret konto utgjøre 50 % av det samlede resultat som overstiger akkumulert sum nedre tak for overskuddsdeling, men er under øvre tak for overskuddsdeling for de aktuelle årene.

c. Dersom summen av det samlede rapporterte resultatet fra Leveransen etter Trafikkavtalen for perioden fra 1.7.2022 til det aktuelle år overstiger øvre tak for overskuddsdeling akkumulert for de aktuelle årene som angitt i tabellen, skal saldo ekskl. renter på sperret konto utgjøre 100 % av det samlede resultat som overstiger akkumulert sum øvre tak for overskuddsdeling for de aktuelle årene, pluss beregnet beløp i punkt b.

Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg B-1 Prisliste

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg B-1.	28.06.2019
2.0.	Reforhandlet avtale 4 Tilpasning av togtilbud i ferieperioder 5 Vederlag for opsjonene 1-8 og 1-9	1.7.2022

Innhold

1 Avtalt Fast Vederlag.....	4
2 Vederlag for opsjonene 1-1 – 1-7	5
3 Timepriser.....	6
4 Tilpasning av togtilbud i ferieperioder	6
5 Vederlag for opsjonene 1-8 og 1-9	7

1 Avtalt Fast Vederlag

Avtalt Fast Vederlag er oppgitt i henhold til «Vedlegg B» punkt 1 og prisjusteres i henhold til «Vedlegg B» punkt 1.2. Avtalt Fast Vederlag for Vederlagsårene 2029 og 2030 utbetales kun ved avtaleforlengelse etter «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 4.

Alle priser er oppgitt i 1 000 kr.

Vederlags- år	Trondheim S - Bodø	Oslo S - Trondheim S	Dombås - Åndalsnes	Heimdal - Trondheim S - Storlien	Hamar - Røros - Trondheim	Melhus - Trondheim S - Steinkjer	Rognan - Bodø	Totalt AFV for Trafikk- pakken
2020								
2021								
2022								
2023								
2024								
2025								
2026								
2027								
2028								
Sum 2020- 2028								
2029								
2030								
Sum 2020 - 2030								

2 Vederlag for opsjonene 1-1 – 1-7

Vederlag for opsjonene er oppgitt i henhold til «Vedlegg B» punkt 1 og prisjusteres i henhold til «Vedlegg B» punkt 1.2. Vederlaget for den enkelte opsjon utbetales kun dersom denne utløses, jf. «Vedlegg B» punkt 1.1.1.

For Vederlagsårene 2029 og 2030 utbetales kun vederlag for en eller flere opsjoner, forutsatt at disse er utløst, ved avtaleforlengelse etter «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 4.

Alle priser er oppgitt i 1 000 kr.

Vederlags- år	Opsjon 1-1	Opsjon 1-2	Opsjon 1-3	Opsjon 1-4	Opsjon 1-5	Opsjon 1-6	Opsjon 1-7
2020							
2021							
2022							
2023							
2024							
2025							
2026							
2027							
2028							
Sum 2020- 2028							
2029							
2030							
Sum 2020 - 2030							

3 Timepriser

Timepriser for andre oppdrag, jamfør «Vedlegg B» punkt 4, er oppgitt i faste 2018-priser og prisjusteres i henhold til «Vedlegg B» punkt 1.2.1.

Timeprisene under gjelder uansett når på døgnet og året oppdraget skal utføres.

Kategori	Valuta	Beløp
Strategisk/langsiktig planlegging, pris per time («Vedlegg A» krav nr. A 1.7.1)	NOK	
Prøvekjøring, pris per time («Vedlegg A» krav nr. A 4.3.1)	NOK	
Instruktør og sensor, pris per time («Vedlegg A» krav nr. A 10.6.1)	NOK	
Praksisopplæring og kjørelærer, pris per time («Vedlegg A» krav nr. A 10.6.1)	NOK	
Priser for lokomotivleie, pris per time (inkluderer lokomotiv, drivstoff/energi, fører, reise til og fra for fører) («Vedlegg E-3» med tilhørende Vedlegg 4 Økonomisk kompensasjon)	NOK	
Pris for dobbelt motorvognsett, pris per time (inkluderer drivstoff/energi, fører, reise til og fra for fører) («Vedlegg E-3» med tilhørende Vedlegg 4 Økonomisk kompensasjon)	NOK	
Pris for vognleie, pris per dag, vogn levert på undervisningsområdet («Vedlegg E-3» med tilhørende Vedlegg 4 Økonomisk kompensasjon)	NOK	
Sum alle timepriser	NOK	

4 Tilpasning av togtilbud i ferieperioder

Ved tilpasning av togtilbud i ferieperioder i henhold til Vedlegg A, punkt A 2.1.4, 2.1.5 og 2.19, reduserer vederlaget tilsvarende i tabellen under.

Alle priser er oppgitt i 1 000 kr i 2022-kr.

Vederlagsår	Tilpasning i henhold til A-1 2.1.4	Tilpasning i henhold til A-1 2.1.5	Tilpasning i henhold til A-1 2.1.9
2023			
2024			
2025			
2026			
2027			

2028			
2029			
2030			

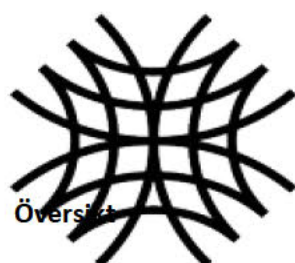
5 Vederlag for opsjonene 1-8 og 1-9

Vederlag for opsjonene er oppgitt i henhold til «Vedlegg B» punkt 1 og prisjusteres i henhold til «Vedlegg B» punkt 1.2. Vederlaget for den enkelte opsjon utbetales kun dersom denne utløses, jf. «Vedlegg B» punkt 1.1.

For Vederlagsårene 2029 og 2030 utbetales kun vederlag for en eller flere opsjoner, forutsatt at disse er utløst, ved avtaleforlengelse etter «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 4.

Alle priser er oppgitt i 1 000 kr i 2022-kr.

Vederlagsår	Opsjon 1-8	Opsjon 1-9
2022		
2023		
2024		
2025		
2026		
2027		
2028		
2029		
2030		



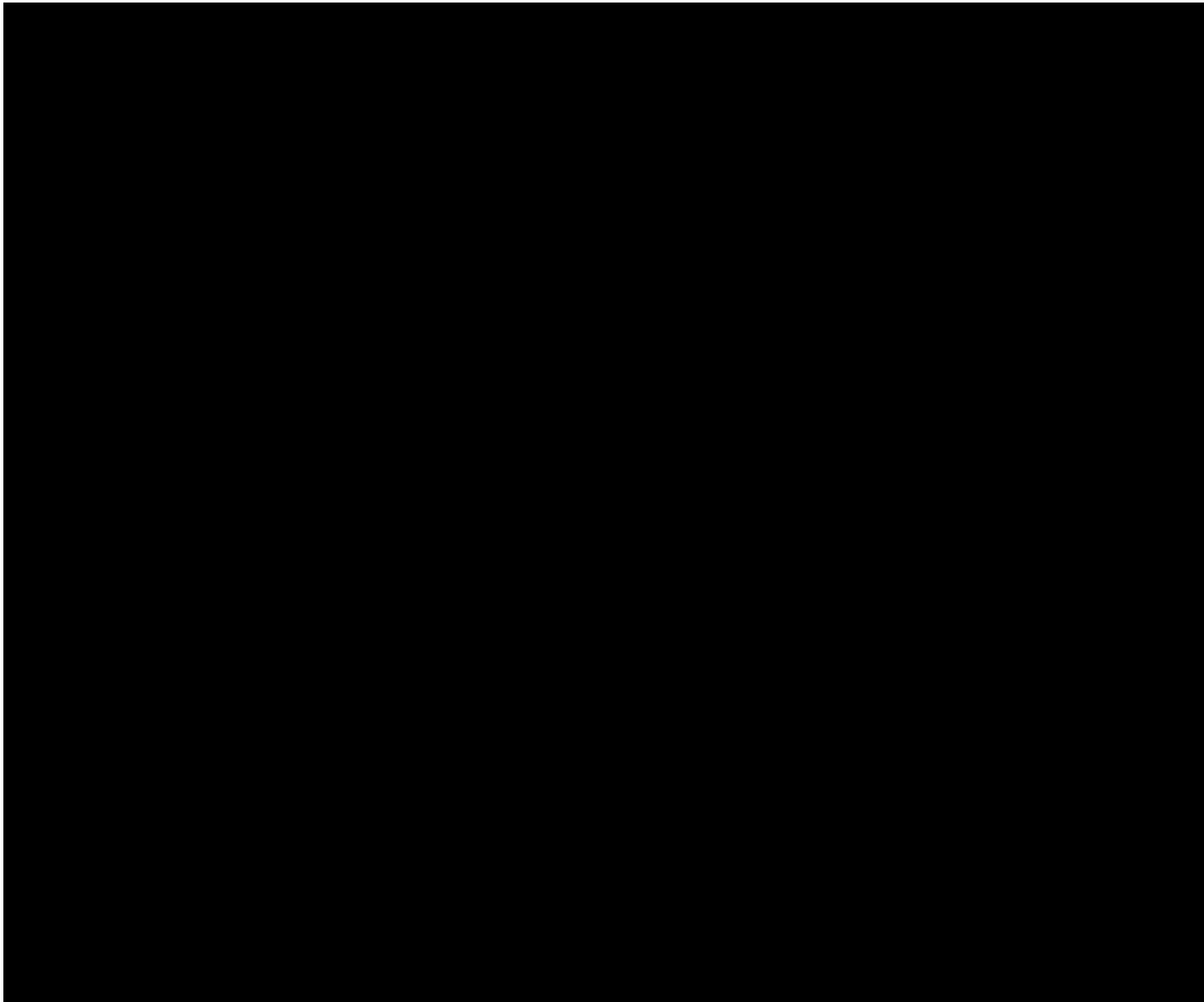
Post	Forklaring
Trafikkinntekter	Her føres inntekter fra salg av reiser med tog, medregnet effekt av rabatter og Tilleggsprodukter. Inntekter fra evt. rute-, takst- og billettsamarbeid føres også her.
Øvrige inntekter	Her føres inntekter som ikke er knyttet til salg av reiser med tog, for eksempel fra servering. Vederlag fra Oppdragsgiver føres i egen post.
Bonus	Inntekter fra bonus fra Oppdragsgiver
Malus	Inntekter (negative) fra malus fra Oppdragsgiver
Togproduksjonskostnader	Alle kostnader som er essensielle for togproduksjon
Vedlikehold	Kostnader forbundet med lett vedlikehold
Markedskostnader	Salgs- og markedsføringskostnader, serveringskostnader og billetteringskostnader
Kjøretøystkostnader	Kjøretøystinnleie og kostnader forbundet med tungt vedlikehold av kjøretøy, samt andre kapitalkostnader og kjøretøystkostnader
Kjørevegsavgift	Kjørevegsavgift
Avvikskostnader	Kostnader til håndtering av avvik i togproduksjon, herunder avvikstransport og ekstra personell
Generelle bedriftskostnader	Administrasjonskostnader som ikke er essensielle for togproduksjon
Antall årsverk	
Antall togtimer	
Antall togkm	
Antall settkm	
Antall bonusberettigede passasjerkm	

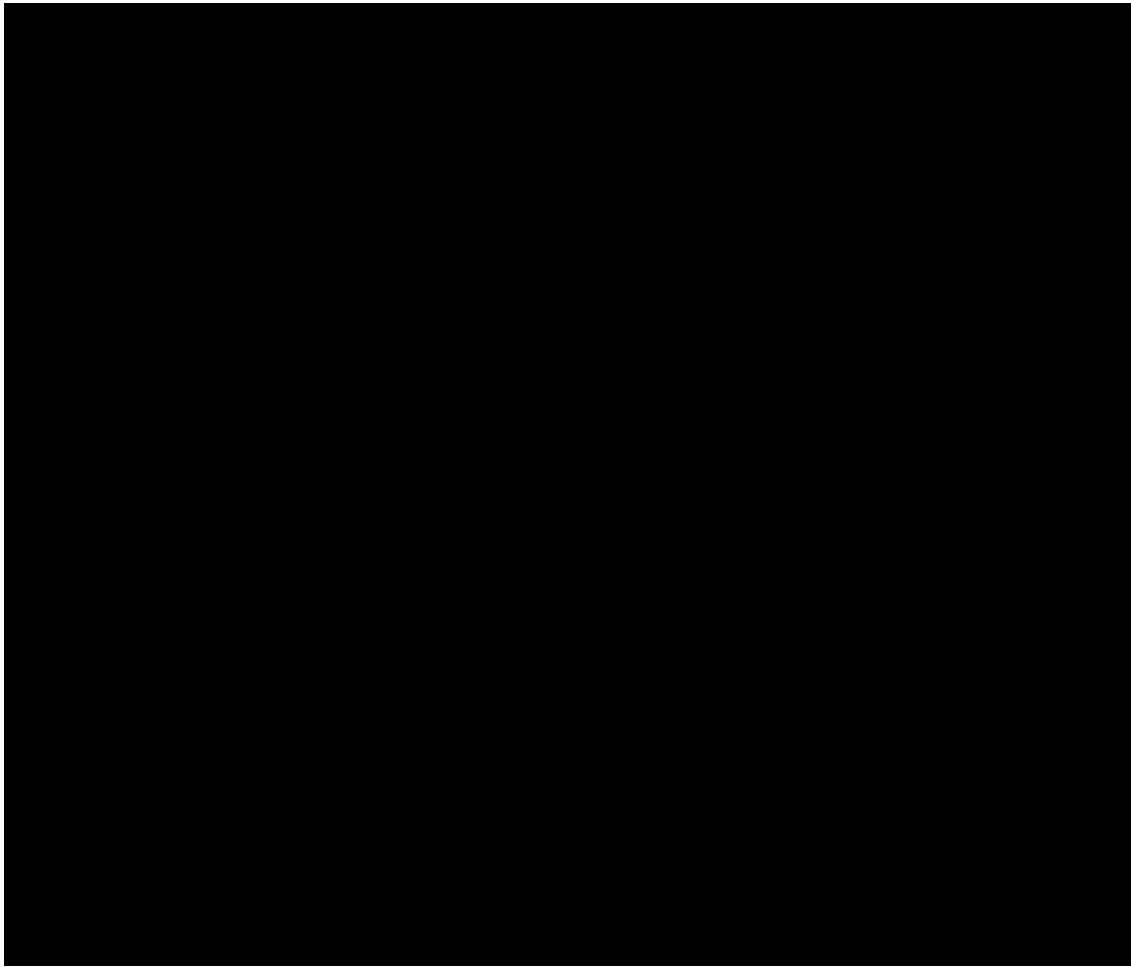
Merknad:

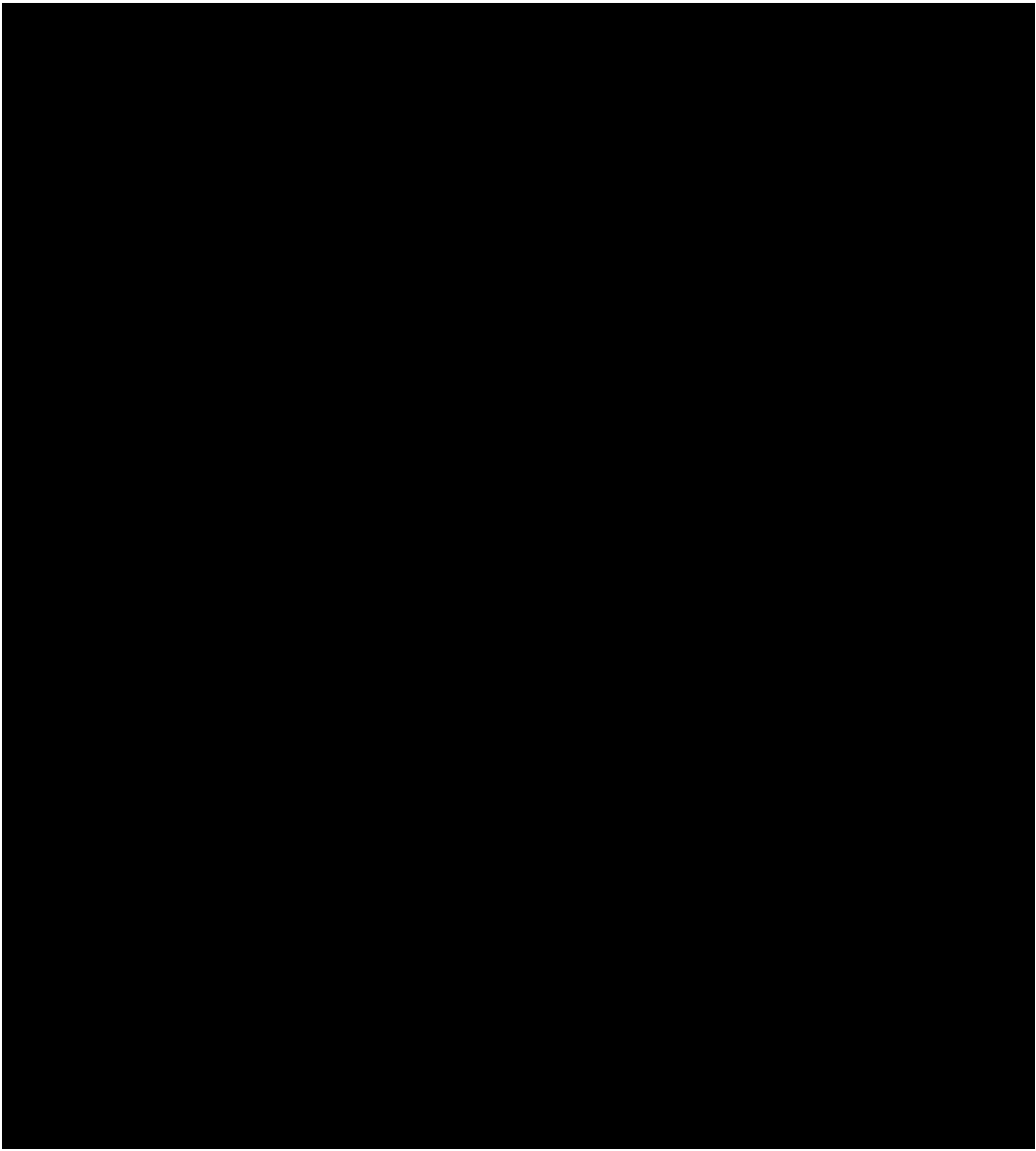
Oppdragsgiver tar ikke ansvar for eventuelle feil i formler. Leverandøren er selv ansvarlig for å kontrollere alle summer og utregninger.

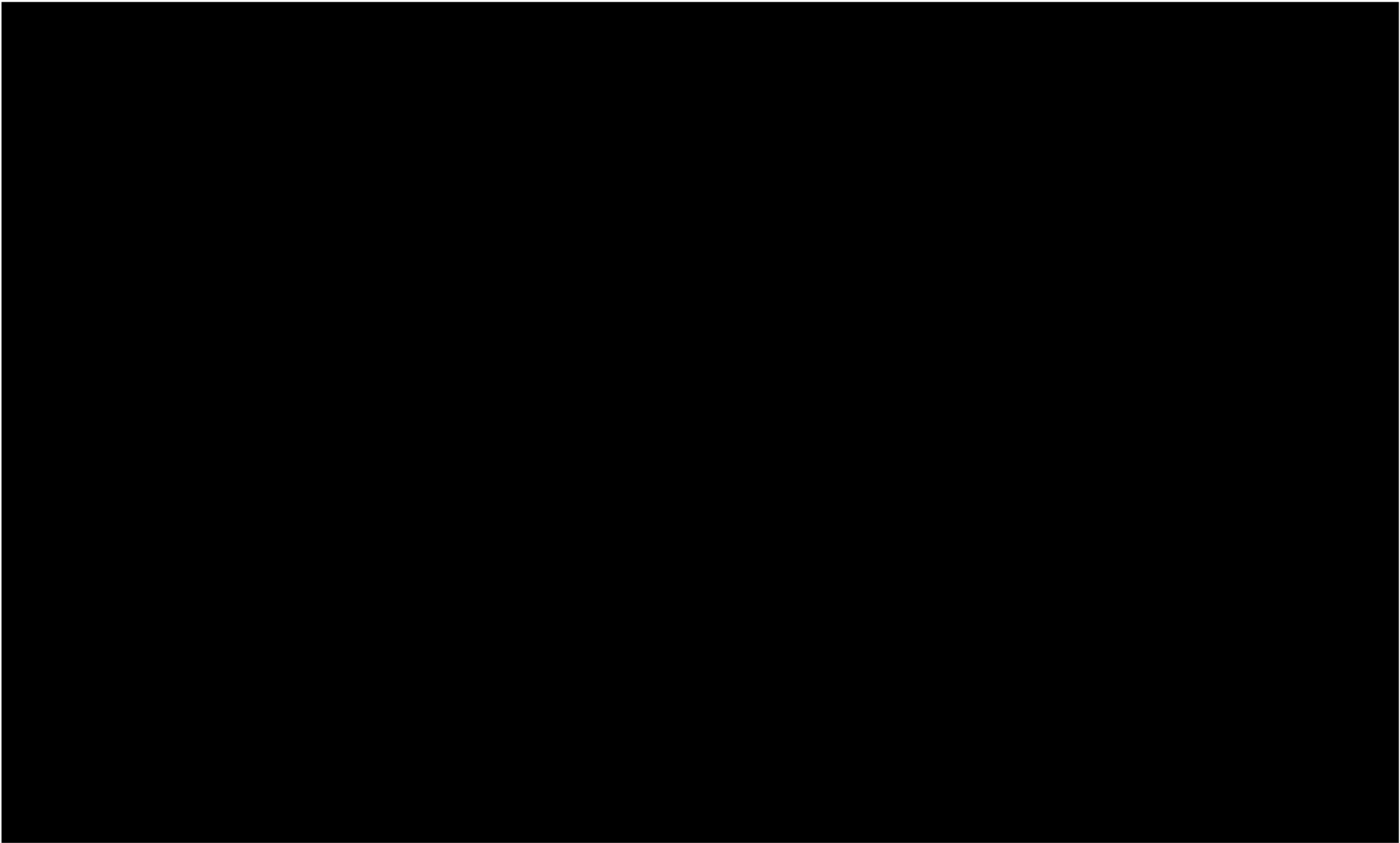
Endringer etter Avtaleinngåelse, i inntekter og kostnader som lagt til grunn for Avtalt fast vederlag, gir ikke rett til endringer i Avtalt fast vederlag unntatt der annet følger av «Avtalebestemmelsene» eller «Vedlegg B».

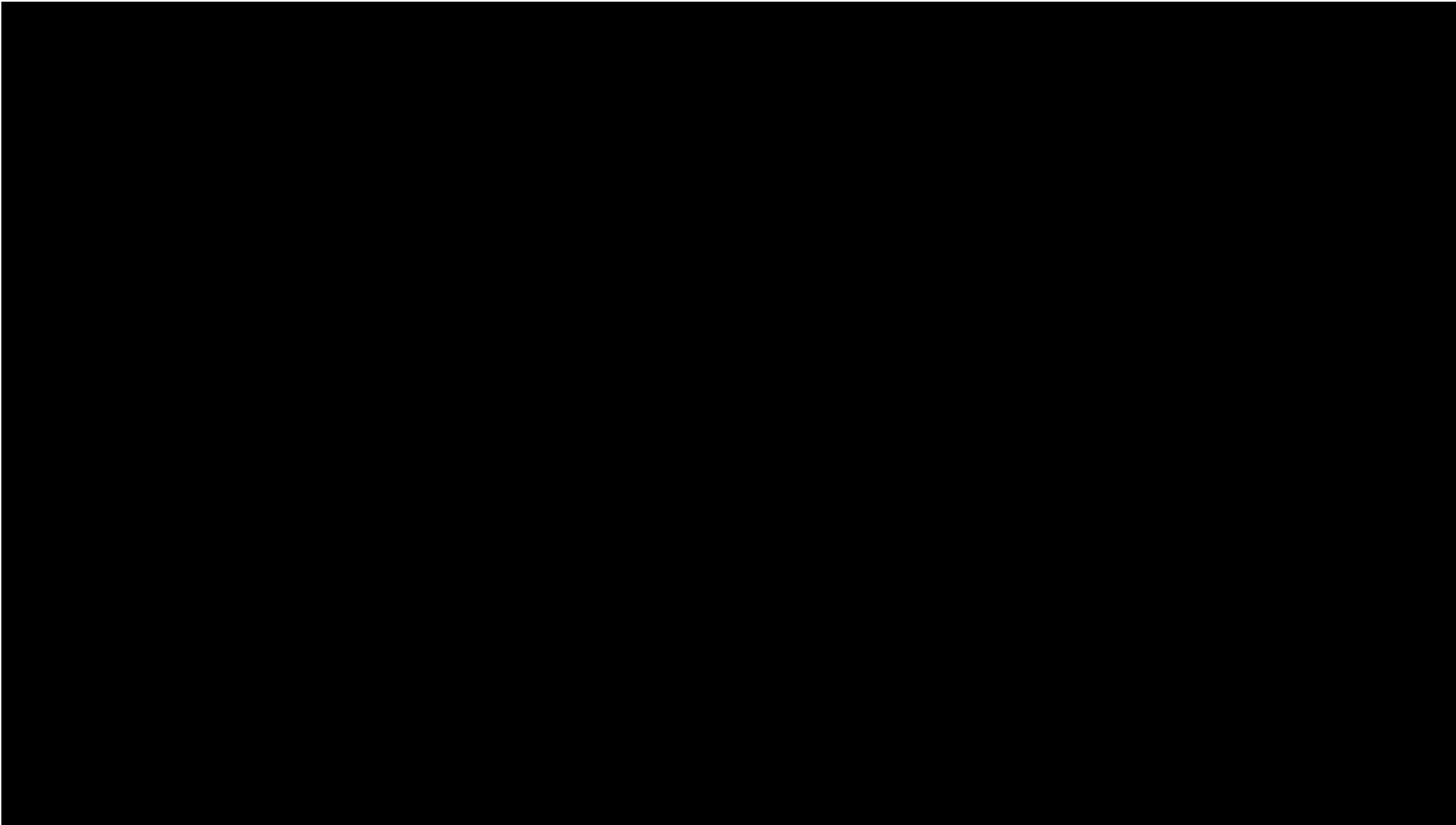
Forklaring til underposter
Kjørende personale - Her føres feks lokførererkostnader, konduktørkostnader Støtteaktiviteter, personale - Her føres kostnader til operativ styring, utarbeidelse av produksjonsplaner, annen planlegging og personaladministrasjon knyttet til kjørende personale Renhold - Her føres kostnader innvendig renhold av Kjøretøy. Utvendig renhold føres under Vedlikehold. Energikostnader togfremføring Andre togproduksjonskostnader, inkl. adm. – Her føres andre kostnader knyttet til fremføring av tog (for passasjerer) som ikke kan føres på underpostene ovenfor
Egne kostnader - Her føres kostnader knyttet til vedlikehold som leverandøren selv utfører. Avskrivninger på tungt vedlikehold føres under Kjøretøystkostnader. Vedlikeholdskontrakter (eksterne) - Her føres kostnader knyttet til vedlikehold som underleverandører utfører. Avskrivninger på tungt vedlikehold føres under Kjøretøystkostnader. Verkstedleie - Her føres leie av lokaler og eiendom som er nødvendig for å utføre vedlikehold
Salg- og markedsføringskostnader (egne) - Her føres salg- og markedsføringskostnader som ikke er kostnader til Entur, for eks kostnader forbundet markedsføringskampanjer, utvikling av egne apper m.m. Servering - Her føres kostnader ved servering om bord på toget som feks personalkostnader, innsatsvarer og kapitalkostnader knyttet til feks kaffemaskin Salg- og billetteringskostnader (Entur) - Her føres kun kostnader knyttet til Avtale om formidling av billetter og leveranse av salgs- og billetteringsløsninger
Kjøretøystleie (Norske tog AS) Kapitalkostnader (F. eks. interiør, tungt vedlikehold) - Her føres kapitalkostnader ved tungt vedlikehold, feks oppgradering av kjøretøy, nytt interiør m.m., og evt. avskrivninger på tungt vedlikehold. Kostnader i forbindelse med lett vedlikehold skal føres under Vedlikehold. Andre kjøretøystkostnader – her føres andre kjøretøystkostnader som ikke er vedlikehold
Egne - Her føres kostnader i forbindelse med avvikshåndtering i egen organisasjon Underleverandører - Her føres kostnader i forbindelse med avvikshåndtering utført av underleverandører, fratrukket kompensasjon av direkte kostnader til alternativ transport for planlagte avvik, se Vedlegg A for nærmere beskrivelse
Personal – Her føres personalkostnader som ikke direkte kan knyttes til postene over. F.eks toppledelsesfunksjoner, langsiktig planlegging. Kjøp av arbeidskraft fra mor-, søster- eller tilknyttede selskaper. Kapital – Her føres kapitalkostnader som ikke direkte kan knyttes til postene over. F.eks. investeringer på stasjoner, renter på lån og avskrivninger som ikke er knyttet til kjøretøy. Andre – Her føres andre kostnader som ikke direkte kan knyttes til postene over. F.eks. kjøp av tjenester fra andre selskaper enn nevnt over, kontorleie, forsikringer m.m.
Antall arbeidstimer medgått i Trafikkpakkens produksjon delt på antall timer i et årsverk iht. SSBs definisjon (https://www.ssb.no/a/metadata/conceptvariable/wardok/2744/nb), 1750 timer, eksklusive fem ukers ferie. Alle arbeidstimer som benyttes i virksomheten skal medregnes, herunder arbeidstimer utført av egne ansatte og ansatte i andre selskap i samme konsern, eller hvor konsernet har kontrollerende eierandel. Der hvor virksomheten kjøper tjenester fra underleverandører utenfor konsernets kontroll, skal arbeidstimer ikke medregnes i beregningen av årsverk. Imidlertid skal alle arbeidstimer utført av innleid og/eller kjørende personale medregnes.
Her føres togproduksjon oppgitt i timer på årsbasis. For øvrig vises det til forklaring under Antall togkm.
Her føres togproduksjon oppgitt i kilometer på årsbasis. Kun passasjerførende tog skal medregnes. Anslaget skal justeres for redusert sesongtilbud og planlagt anleggsarbeid. Derimot skal ikke produksjon med buss for tog i uforutsette avvikssituasjoner medregnes. Ønsker leverandøren å legge til grunn produksjon med buss for tog ved uforutsette avvik, kan anslag på produksjon av buss for tog omtales nærmere i bilag 1-4.
Her føres antall kilometer togstammer og/eller togsett er benyttet i produksjon av passasjerførende tog på årsbasis. En togkilometer kjørt med en togstamme eller ett togset regnes som en settkm, mens en togkilometer kjørt med to togsett regnes som to settkm
Se nærmere forklaring i Vedlegg B for hvordan Bonusberettigede passasjerkm skal beregnes



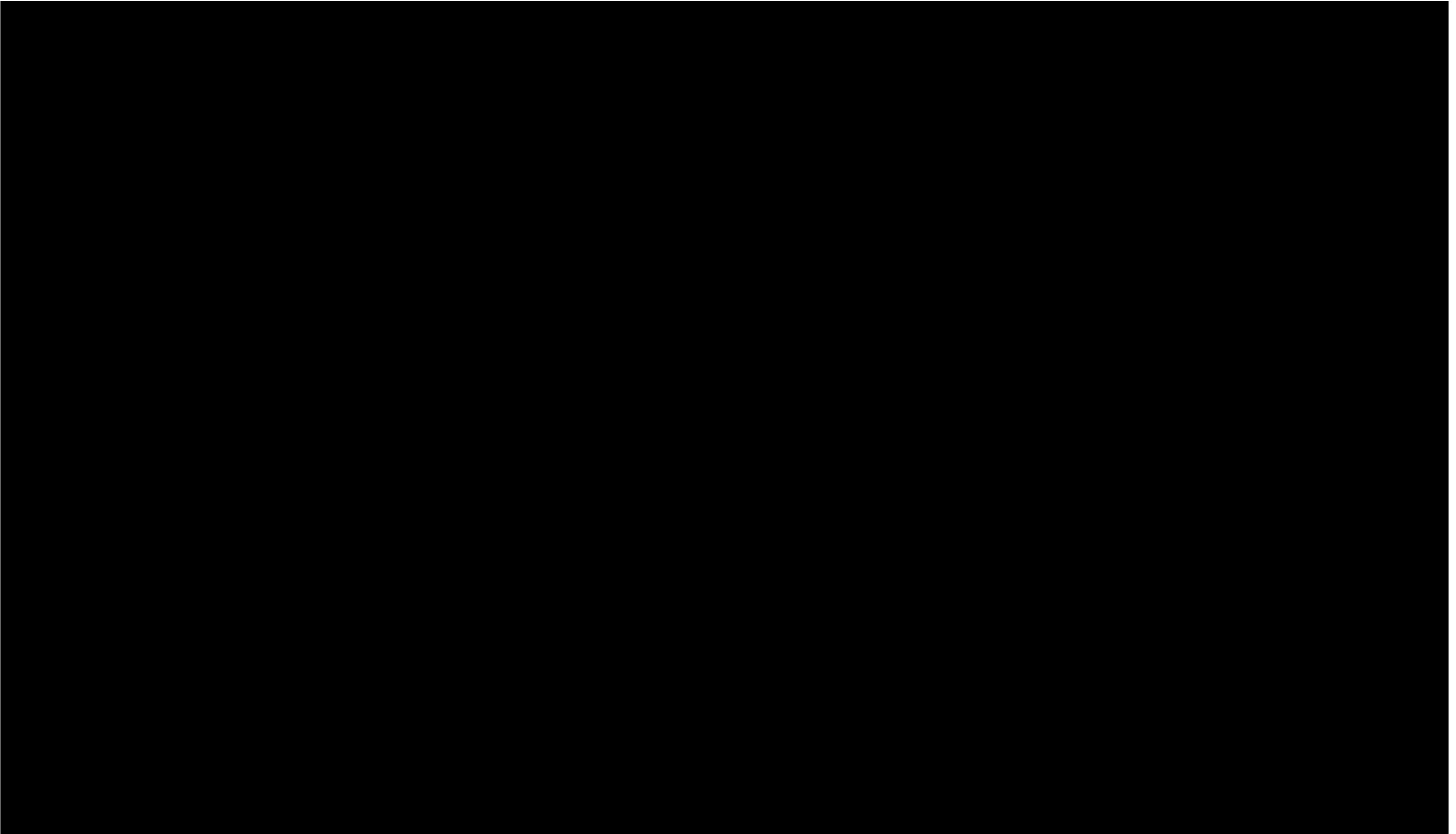


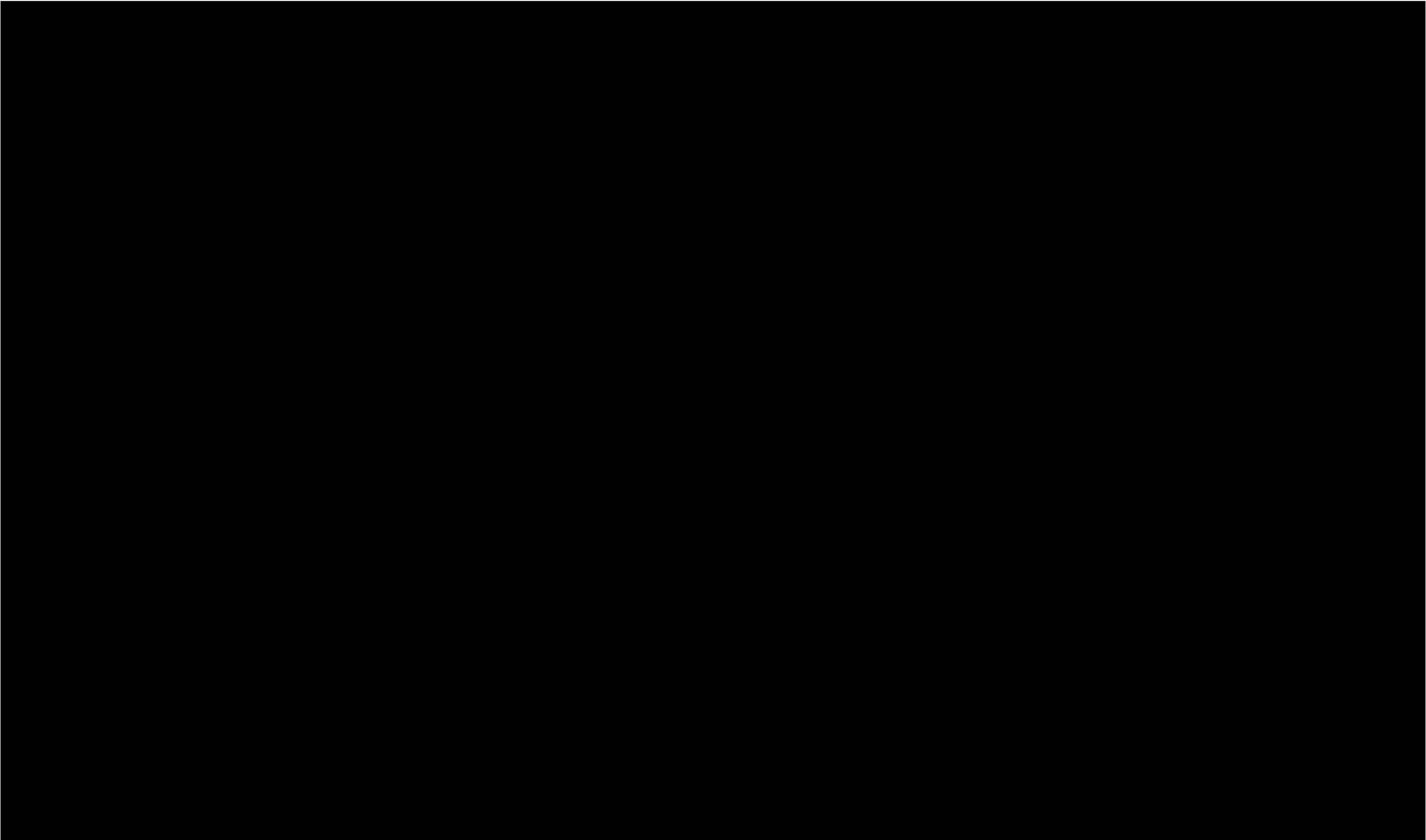


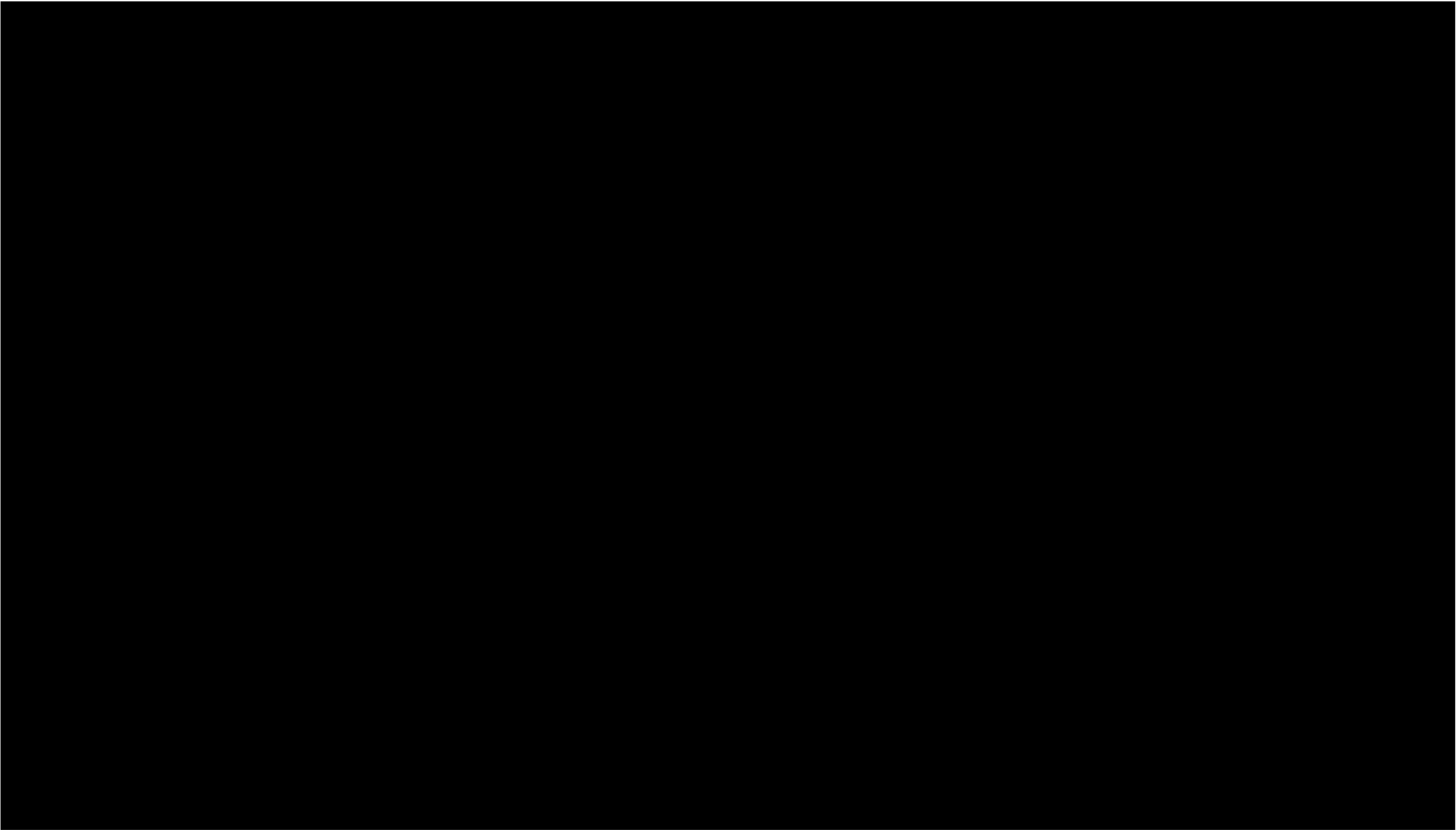


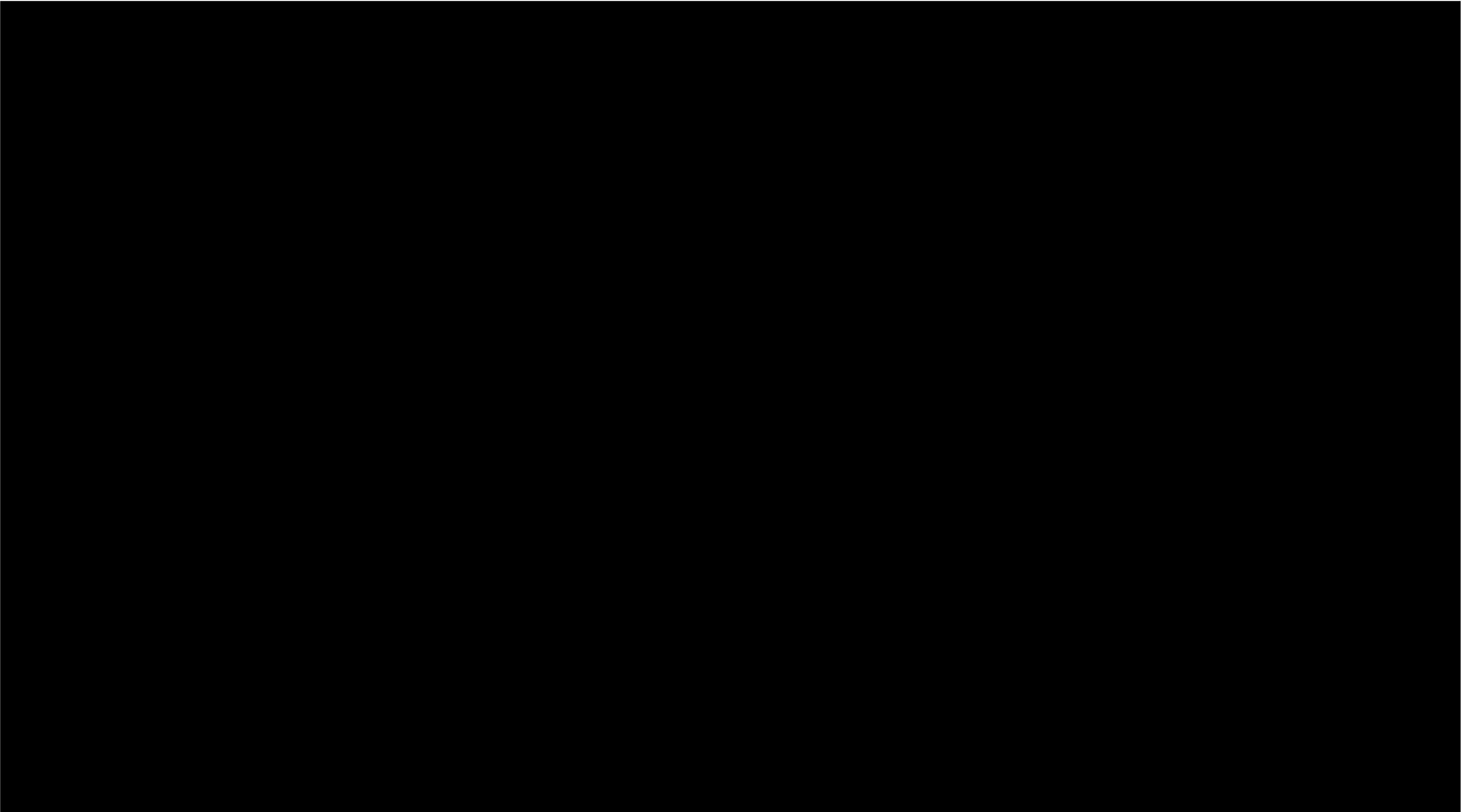


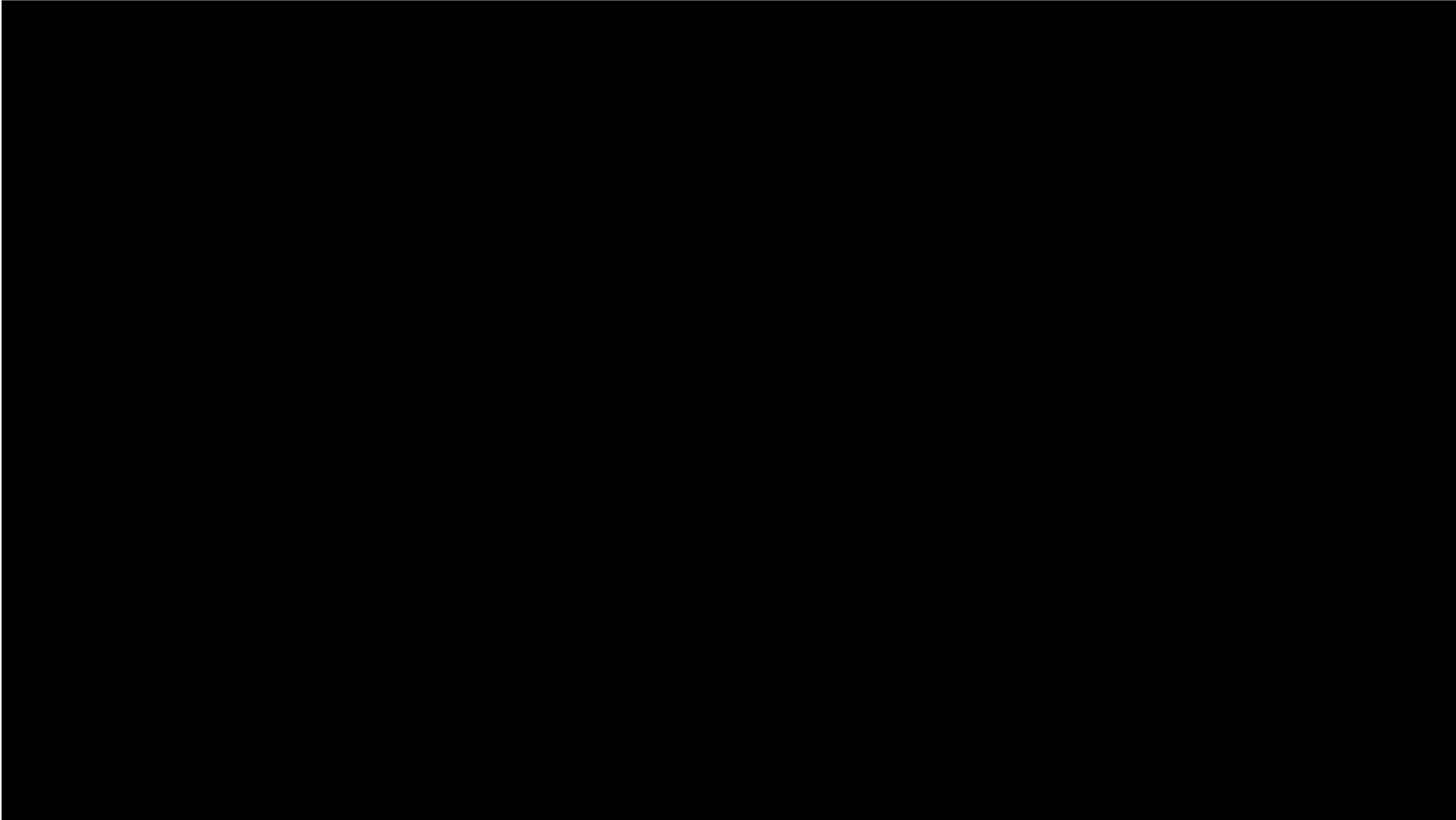


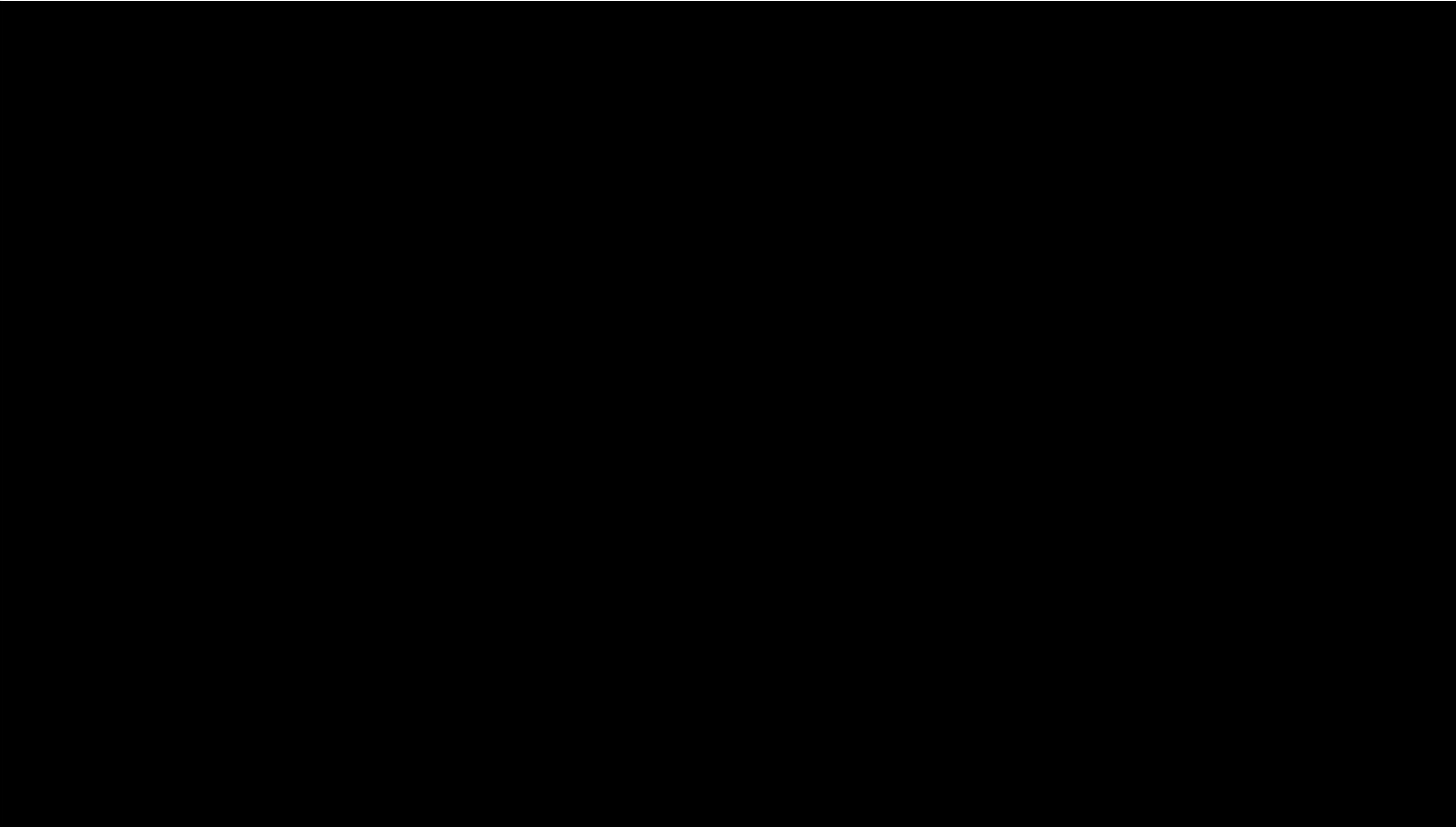


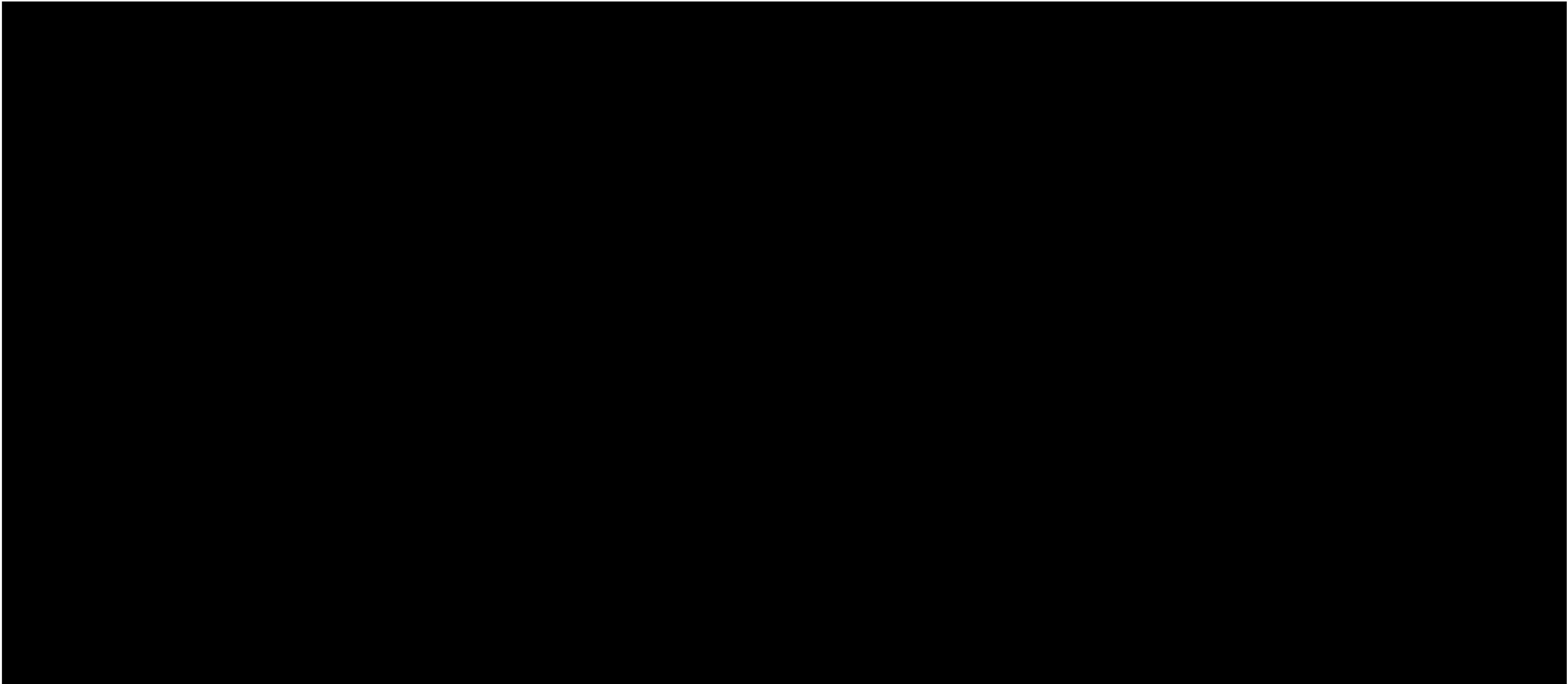


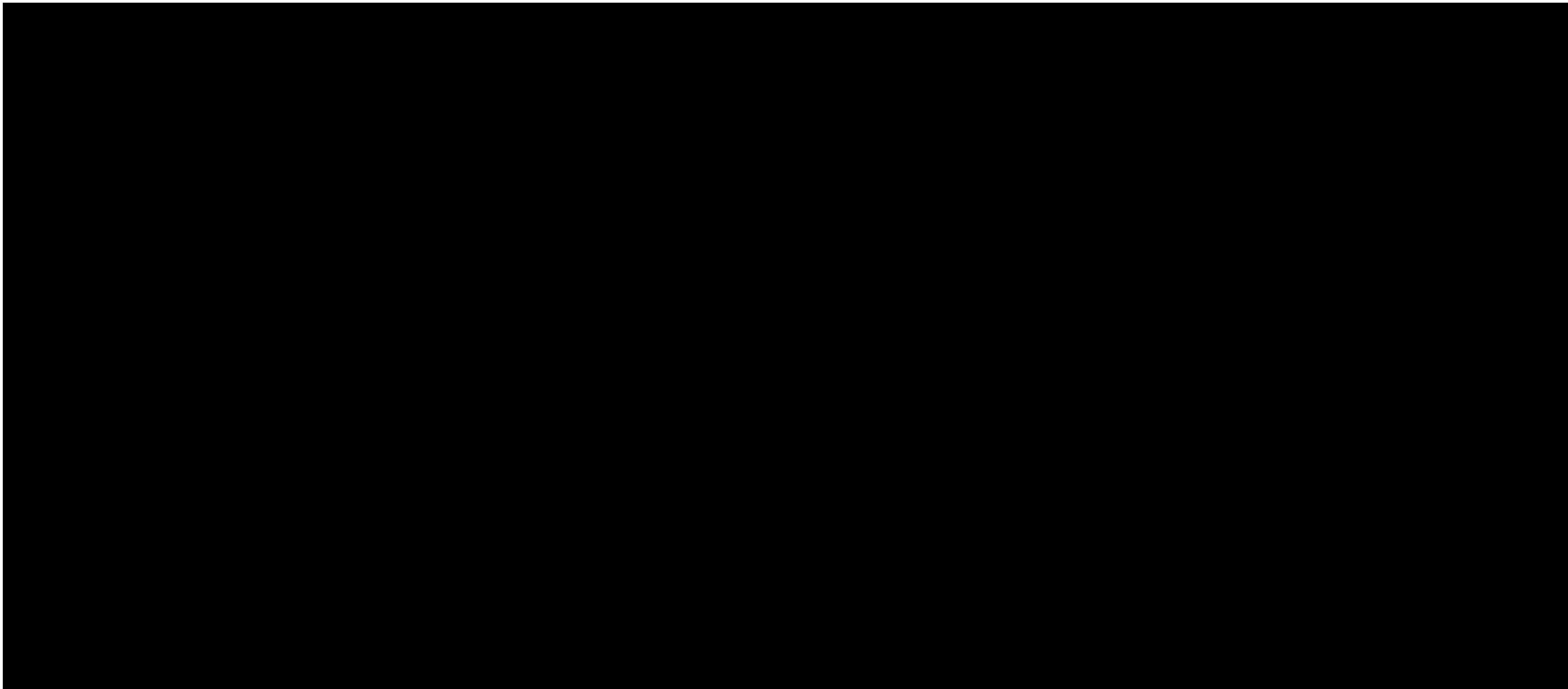


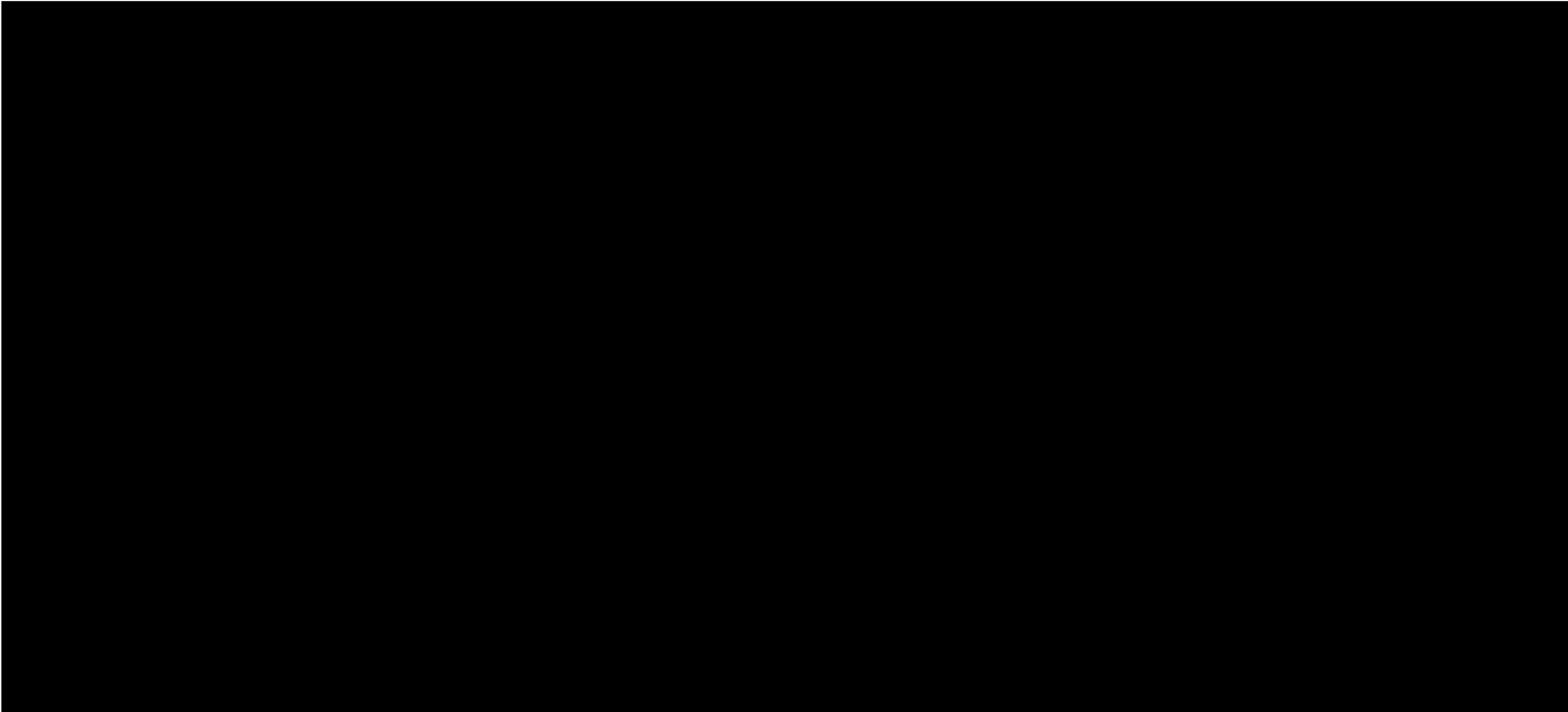


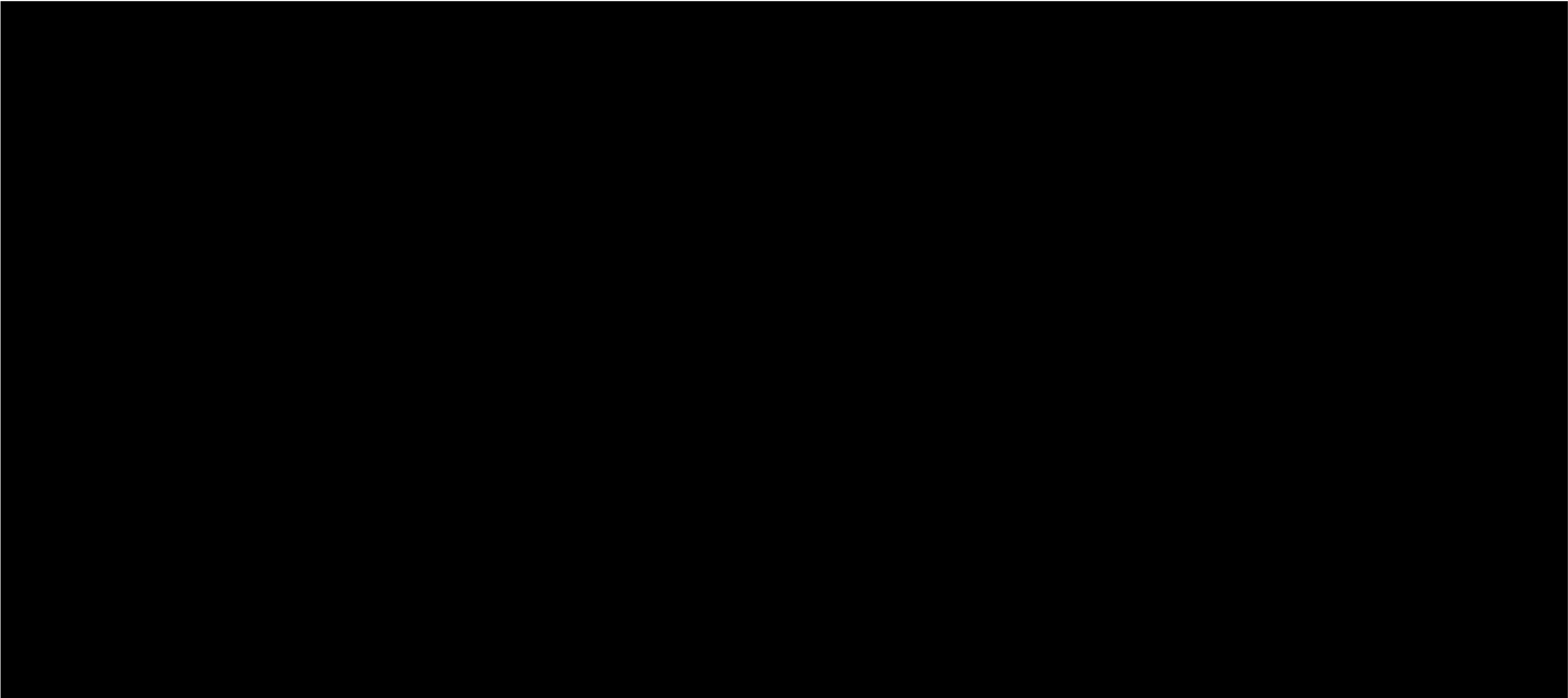


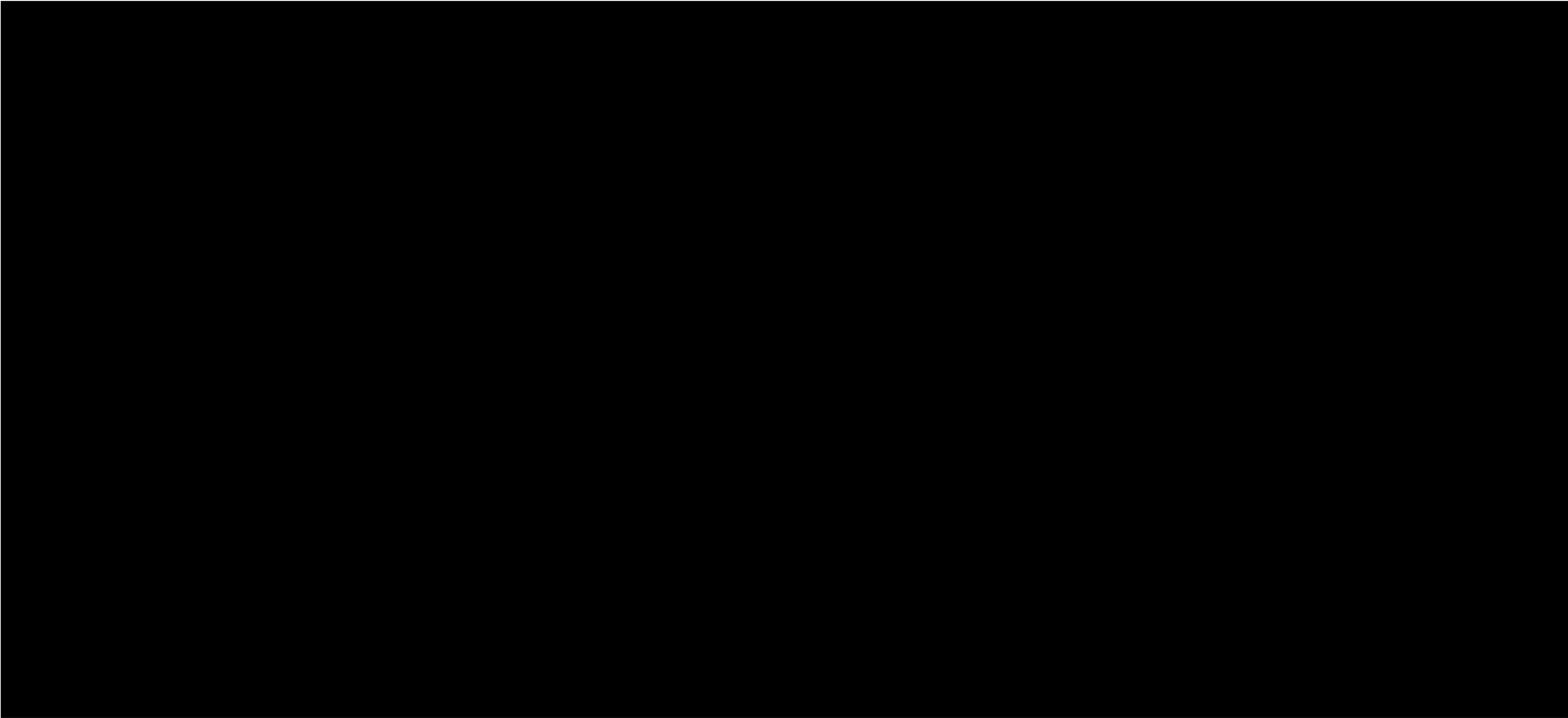


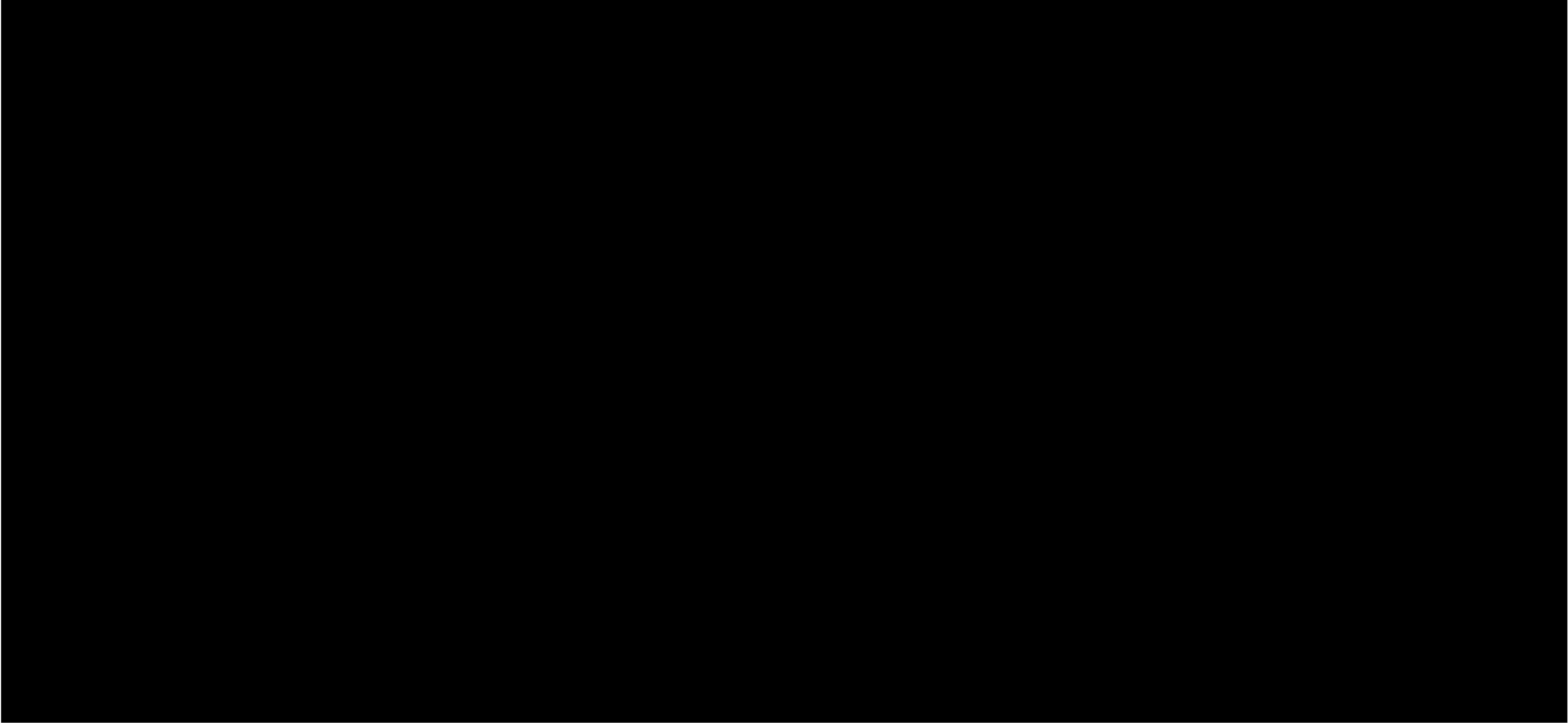


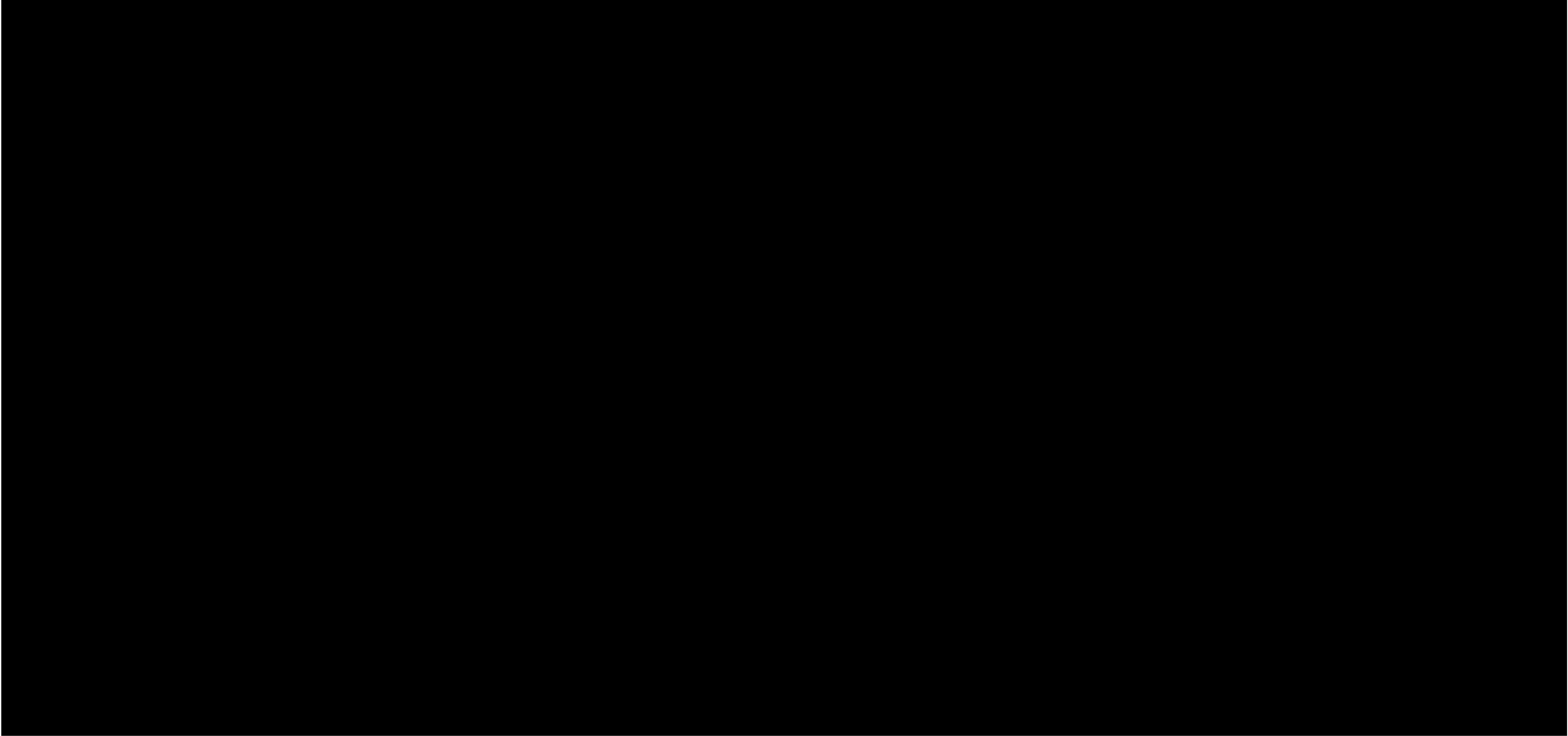












Trafikkavtale Trafikkpakke 2 Nord

- Fjerntog (FJ-tog) Trondheim S – Bodø
- Fjerntog (FJ-tog) Oslo S – Trondheim S
- Regiontog (R-tog) Rognan – Bodø
- Regiontog (R-tog) Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- Regiontog (R-tog) Dombås – Åndalsnes
- Regiontog (R-tog) Heimdal – Trondheim S – Storlien
- Regiontog (R-tog) Hamar – Røros – Trondheim S

Vedlegg D Administrative bestemmelser og rapportering

Endringslogg

Versjon	Hva	Dato
1.0	Vedlegg D.	28.06.2019
2.0	Reforhandlet Trafikkavtale 1.2 Oppdragsgiverens representant 2.2 Leverandørens representant 11.7 Månedlig rapportering kompensasjonsordninger	1.7.2022

Innhold

1 Oppdragsgiverens organisasjon	4
1.1 Oppdragsgivers kontaktinformasjon	4
1.2 Oppdragsgiverens representant	4
2 Leverandøren organisasjon	4
2.1 Leverandørens kontaktinformasjon	4
2.2 Leverandørens representant	5
2.3 Leverandørens organisasjonsplan	5
3 Kommunikasjon og korrespondanse	5
3.1 Korrespondanse	5
3.2 Krav til språk	6
4 Kontakt mot eksterne aktører	6
5 Møter mellom Oppdragsgiver og Leverandør	6
5.1 Statusmøter	6
5.2 Referat fra møter	7
5.3 Deltagelse i andre møter	7
6 Særskilt om krav til innsyn, ekstern revisjon og inspeksjonsrett	7
7 Markedsundersøkelser	8
7.1 Innledning	8
7.2 Reisevaneundersøkelser	8
8 Bruk av Underleverandører	8
9 Tidsplanlegging og kostnadsstyring	8
9.1 Leverandørens avtaletidsplaner	9
9.2 Revisjon av tidsplaner	9
10 Endringer i Leveransen - endringsordre	9
11 Rapportering	9
11.1 Generelt	9
11.2 Krav til rapportering til Oppdragsgiver	10
11.3 Rapporteringsplikt i Oppstartsfasen	10
11.4 Tertialrapportering i Drifts- og Avviklingsfasen	10
11.5 Årlig rapportering fra Trafikkstart til Driftsopphør	11
11.6 Rapportering ved behov	12
11.7 Månedlig rapportering kompensasjonsordninger	12

1 Oppdragsgiverens organisasjon

1.1 Oppdragsgivers kontaktinformasjon

Oppdragsgiverens kontor:

Jernbanedirektoratet
Postboks 16,
0101 Oslo

Besøksadresse:

Biskop Gunnerus gt. 14. 0185 Oslo.

Telefon: 459 78 800

E-post: post@jernbanedirektoratet.no

1.2 Oppdragsgiverens representant

Representanten skal ha myndighet til å forplikte og representere Oppdragsgiver om alle forhold som vedrører Trafikkavtalen, som beskrevet i «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 1.

Oppdragsgiverens representant er: Erik Lund

Telefon: 922 37 970

E-post: erik.lund@jernbanedirektoratet.no

Oppdragsgiverens stedfortreder er: Vedran Mandic

Telefon: 954 18 074

E-post: vedran.mandic@jernbanedirektoratet.no

2 Leverandøren organisasjon

2.1 Leverandørens kontaktinformasjon

Leverandøren kontor:

SJ Norge AS
Sjøgangen 6, fjerde etasje
7010 Trondheim

Besøksadresse:

Trondheim sentralstasjon
Sjøgangen 6, fjerde etasje, 7010 Trondheim

Telefon: 948 32 244

E-post: post@sj.no

2.2 Leverandørens representant

Leverandørens representant skal godkjennes av Oppdragsgiveren og være utnevnt ved avtaleinngåelse (representanten kan ikke nektes godkjent uten saklig grunn). Representanten skal ha myndighet til å forplikte og representere Leverandøren om alle forhold som vedrører Trafikkavtalen, som beskrevet i «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 1.

Leverandørens representant er: Rikke Lind

Telefon: 900 34 873

E-post: rikke.lind@sj.no

Leverandørens stedfortreder er: Audun Øwre Thorshaug

Telefon: 916 95 554

E-post: AudunO.Thorshaug@sj.no

2.3 Leverandørens organisasjonsplan

Leverandørens organisasjon som skal utføre Leveransen er beskrevet i Trafikkavtalen. Endringer til denne skal framlegges for Oppdragsgivers skriftlige aksept. Oppdragsgiver kan ikke nekte en slik endring uten saklig grunn. Oppdragsgiverens aksept av Leverandørens organisasjonsplan, fritar ikke Leverandøren for det fulle ansvar for kvaliteten og kapasiteten i dennes organisasjon.

3 Kommunikasjon og korrespondanse

3.1 Korrespondanse

Leverandøren skal, i hele Trafikkavtalens varighet, adressere alle Meddelelser og annen korrespondanse til Oppdragsgiveren til Oppdragsgiverens representant, med mindre annet følger direkte av bestemmelser i Trafikkavtalen med Vedlegg, eller som følge av instruksjon fra Oppdragsgiver.

Oppdragsgiver vil, i hele Trafikkavtalens varighet, på samme måte adressere alle Meddelelser og annen korrespondanse til Leverandørens representant.

Alle Meddelelser og øvrig korrespondanse skal, i hele Trafikkavtalens varighet, være undertegnet av den respektive parts representant.

Alle Meddelelser og annen korrespondanse skal, i hele Trafikkavtalens varighet, angi definerte kontrakts-/avtale-/bestillingsnummer som er avtalt mellom partene, og det skal innledningsvis angis hva saken gjelder

Anmodning om endringsordre nummereres fortløpende og har følgende forkortelser:

- Anmodning om endringsordre fra Leverandøren: AOE.
- Fra Oppdragsgiveren til Leverandøren: JDIR / SJNTP2-AOE-001
- Fra Leverandøren til Oppdragsgiveren: SJNTP2 / JDIR -AOE-001

Endringsordre nummereres som beskrevet nedenfor:

- Endringsordre fra Oppdragsgiver: EO.
- Fra Oppdragsgiveren til Leverandøren: JDIR / SJNTP2-EO-001

Partene har, i hele Trafikkavtalens varighet, dersom ikke annet avtales, 30 dagers frist til å besvare korrespondanse som krever besvarelse. Egne frister kan avvike fra dette og avtales særskilt.

3.2 Krav til språk

Leverandørens skriftlige kommunikasjon med Oppdragsgiver og myndigheter skal foregå på norsk. Oppdragsgiver vil etter nærmere avtale kunne akseptere at muntlig kommunikasjon med Oppdragsgiver foregår på et skandinavisk språk.

4 Kontakt mot eksterne aktører

Leverandøren vil måtte forholde seg til mange ulike aktører for å utføre Leveransen, herunder (men ikke begrenset til) myndigheter, etater, andre transportutøvere og tredjeparter.

Leverandøren skal i hele avtaleperioden holde oversikt over de aktører han må forholde seg til, og de oppgaver som påhviler Leverandøren overfor de ulike aktørene. Oversikten skal legge spesiell vekt på alle grenseflater mot andre aktører som har en sikkerhets- og kvalitetsmessig betydning.

Som minimum bør beskrivelsen omfatte følgende punkter:

- Hvilken aktør eller hvilke parter Leverandøren må forholde seg til.
- Hvilke oppgaver som påhviler Leverandøren i forholdet til aktørene eller partene.
- En kort redegjørelse for når oppgavene skal utføres av Leverandøren.
- Eventuelle kommentarer

Dersom Leverandørens oppgaver og kontakten med aktøren er beskrevet i andre deler av Leverandørens beskrivelser, er det tilstrekkelig å liste opp aktøren, hva forholdet gjelder og henvise til hvor dette er beskrevet. Oversikten skal kunne fremvises Oppdragsgiver på forespørsel.

5 Møter mellom Oppdragsgiver og Leverandør

5.1 Statusmøter

Oppdragsgiveren vil etter avtale arrangere og lede regelmessige statusmøter med Leverandøren for å gå gjennom status i driften, aksjoner og eventuelle avvik i Leveransen. I Oppstartsfasen vil det bli statusmøter en gang pr. måned, eller hyppigere ved behov.

Tentativ sakliste:

1. Referat fra forrige møte.
2. Oppfølging av tidligere saker.
3. Driftsstatus i henhold til rapporter beskrevet i punkt 11.
4. Eventuelt.

Oppdragsgiver forbeholder seg retten til å endre saklisten underveis. Oppdragsgiver utpeker møteleder.

5.2 Referat fra møter

Møteleder er ansvarlig for at det skrives møtereferat.

Møtereferatene skal være kortfattet. Det skal angis hvem som er ansvarlig for aksjoner, samt tidsfrister for disse. Referat skal presenteres snarest, og senest innen fire arbeidsdager etter at møtet er gjennomført.

Eventuelle kommentarer til referatet, tas opp snarest og senest fem virkedager etter at møtet er gjennomført.

5.3 Deltagelse i andre møter

Leverandøren plikter å delta i andre møter som har med Leveransen å gjøre, dersom Oppdragsgiver ønsker dette. Deltagelse er inkludert i Avtalt Fast Vederlag.

6 Særskilt om krav til innsyn, ekstern revisjon og inspeksjonsrett

Leverandøren skal, innen en måned etter at regnskapene for foregående år er godkjente av godkjent revisor, oversende dette til Oppdragsgiver.

Oppdragsgiver har rett til å foreta bokettersyn og kan kreve fremlagt bilag og andre dokumenter dersom det er av betydning for Trafikkavtalen.

Oppdragsgiver eller den Oppdragsgiver bemyndiger, skal ha rett til innsyn i og gjennomføre revisjon i henhold til ISO 19011, av den delen av Leverandørens kvalitetssystem og sikkerhetssystem som er relevant for utførelsen av Leveransen samt arbeidsavtaler med tilsvarende relevant informasjon om ansatte og deres betingelser. Retten til innsyn og revisjon omfatter også de deler av Leverandørens styringssystemer og andre systemer som kan ha betydning for Leverandørens oppfyllelse av Trafikkavtalen.

Leverandøren skal vederlagsfritt yte rimelig assistanse ved slikt innsyn. Innsynsretten er begrenset til tre år etter at siste betaling i forbindelse med Leveransen har funnet sted. Leverandør skal sikre at Oppdragsgiver har tilsvarende innsyns- og revisjonsrett hos dennes Underleverandører.

Leverandøren skal, på Oppdragsgivers anmodning, gi tilgang til Kjøretøy, bygninger og andre fysiske lokalteter i arbeidstiden med henblikk på å konstatere hvorvidt de avtalte ytelser leveres. Tilgangen gjelder også personer bemyndiget av Oppdragsgiver.

Oppdragsgiver skal utøve inspeksjonsretten på en lojal og aktsom måte. Oppdragsgiver skal føre protokoll fra inspeksjoner.

Oppdragsgiver skal straks varsle Leverandøren dersom han under inspeksjon blir oppmerksom på at det foreligger mangel ved Leveransen. Leverandøren plikter straks å formidle varslet videre til eventuelle underleverandører som varselet har betydning for.

Oppdragsgivers rett til å foreta inspeksjon, eller at Oppdragsgiver faktisk foretar slik inspeksjon, fratar ikke Leverandøren ansvaret for å sørge for at Leveransen til enhver tid er i henhold til Trafikkavtalen.

7 Markedsundersøkelser

7.1 Innledning

Oppdragsgiver har behov for et omfattende og sammenlignbart grunnlag for å vurdere utviklingen av persontrafikktenester betjent gjennom ulike trafikkavtaler. Leverandøren plikter derfor å utføre markedsundersøkelser som følger metodikk og spesifikasjon gitt av Oppdragsgiver. Dette gjelder både reisevaneundersøkelser som angitt nedenfor, eller andre undersøkelser Oppdragsgiver ønsker å gjennomføre.

Oppdragsgiver godtgjør Leverandøren de faktiske kostnadene ved å gjennomføre slike undersøkelser. Leverandør skal, i forkant av iverksettelsen, angi hvilke kostnader som vil påløpe ved gjennomføringen av undersøkelsen og som da danner rammen for Leverandørens kostnadsdekning.

7.2 Reisevaneundersøkelser

Dersom Oppdragsgiver har behov for at Leverandøren gjennomfører reisevaneundersøkelser i løpet av Trafikkavtalens avtaleperiode, håndteres dette gjennom punkt 7. Oppdragsgiver fastsetter metodikk for reisevaneundersøkelser.

Leverandøren kan ikke motsette seg at informasjon innhentet i slike undersøkelser kan deles med andre.

8 Bruk av Underleverandører

Leverandørens oversikt over underleverandører er gitt i «Vedlegg G». Leverandøren plikter også å skaffe til veie følgende opplysninger om disse;

- Underleverandørens navn, organisasjonsnummer og adresse (med firmaattest)
- Leverings- og arbeidsomfang
- Andel av totalt oppdrag
- Underleverandørs tidligere erfaring fra tilsvarende arbeid
- Informasjon som Fylkesskattesjefen krever (attester for skatt og MVA)
- Annen informasjon Oppdragsgiver har saklig grunn til å få fremlagt

Leverandøren plikter å fremlegge disse og eventuelt andre relevante opplysninger for Oppdragsgiver på anmodning.

9 Tidsplanlegging og kostnadsstyring

9.1 Leverandørens avtaletidsplaner

Leverandøren plikter å etablere de nødvendige planer for avtaleoppfyllelsen i henhold til «Vedlegg C».

9.2 Revisjon av tidsplaner

Dersom fremgangen i Oppstartsfasen utvikler seg slik at planene ikke lenger reflekterer den måten Leveransen vil bli utført på, skal planene revideres. En slik revisjon skal avtales med Oppdragsgiver.

Ved bruk av endringsordre skal Leverandøren, etter at endringsordre er godkjent, etablere en separat aktivitet for endringsordren i tidsplanen, dersom ikke annet avtales med Oppdragsgiver.

10 Endringer i Leveransen - endringsordre

Ved utstedelse av endringsordre vil Oppdragsgiver benytte et skjema som vist i «Vedlegg D-2». En endringsordre er ikke godkjent før den er signert av Oppdragsgiver. Leverandøren skal etablere og vedlikeholde et register over alle utstedte endringsordreforespørsler og endringsordre.

11 Rapportering

11.1 Generelt

Leverandøren plikter å utlevere eller gi tilgang til informasjon som Oppdragsgiver har behov for i forbindelse med (men ikke begrenset til):

- a) å følge opp og vurdere Leveransen,
- b) fremtidig tilrettelegging og gjennomføring av konkurranseutsetting av persontransport med tog, samt
- c) strategisk styring av jernbanesektoren.

Leverandøren plikter å rapportere den informasjon som er nødvendig for at Oppdragsgiver kan følge opp og vurdere Leveransen, ta stilling til endringer, beregne effekter av avtalt incitamentssystem samt kunne svare ut generelle spørsmål som offentligheten har interesse av.

Leverandøren plikter også å utlevere til Oppdragsgiver informasjon som er nødvendig for Oppdragsgivers tilretteleggingen og gjennomføring av konkurranser om persontogtransport, uten kompensasjon.

Forpliktelsen til å utlevere eller gi tilgang til informasjon gjelder både der hvor Leverandøren har informasjonen selv, samt tredjemann som er under Leverandørens kontroll eller instruksjon. Dersom utlevering også er avhengig av tredjemann, plikter Leverandøren å gi samtykke til tilgang til eller utlevering av informasjon.

Leverandøren plikter å varsle Oppdragsgiver umiddelbart og utenom de avtalte rapporteringsrutinene dersom det oppstår forhold som kan få konsekvenser for avtalt fremdrift eller vederlag.

11.2 Krav til rapportering til Oppdragsgiver

Leverandøren skal rapportere alle måltall skriftlig til Oppdragsgiver innen angitte frister i henhold til dette Vedlegget.

Der hvor Oppdragsgiver angir spesifikk metodikk for beregningene som ligger til grunn for rapporteringen, plikter Leverandør å følge denne.

11.3 Rapporteringsplikt i Oppstartsfasen

Leverandøren skal i Oppstartsfasen rapportere til Oppdragsgiver i samsvar med kravene gitt i «Vedlegg C» punkt C 8.1, herunder om fremdriften av forberedelsene samt hvilke av de milepæler og tidsfrister som følger av «Vedlegg C» er oppfylt.

11.4 Tertialrapportering i Drifts- og Avviklingsfasen

I Drifts- og Avviklingsfasen skal Leverandøren hver tertial utarbeide en tertialrapport som inneholder følgende:

- Kort beskrivelse av utført arbeid og status.
- Inntekter i trafikkpakken totalt og fordelt på den enkelte linje, med angivelse av evt. periodefremmede inntekter.
- Antall reiser i trafikkpakken totalt og for den enkelte linje.
- Totalt antall passasjerkm i trafikkpakken og for den enkelte linje.
- Avtalte og produserte setekilometer per linje.
- Avtalte og produserte togkilometer per linje.
- Etterspørselsfordeling over en uke med typisk etterspørsel for tertiale.
- Antall operatørvhengige innstillinger per linje.
- Operatørvhengig regularitet for trafikkpakken og den enkelte linje.
- Totalregularitet for trafikkpakken og den enkelte linje.
- Punktlighet for trafikkpakken og den enkelte linje.
- Forsinkelsestimer for trafikkpakken og den enkelte linje.
- Rapport fra evt. kundetilfredsundersøkelse utført i tertiale, jf. «Vedlegg A» punkt 8.2, med resultater per linje.
- Godkjente og varslede endringer.
- Tiltak som vil kreve spesiell oppmerksomhet, og forhold som kan medføre at utførelsen av Leveransen vanskeliggjøres.
- Presisering av eventuelle andre utfordringer.
- Viktige aktiviteter neste periode.

Rapportering av tall gjøres i Excel-format til Oppdragsgivers innrapporteringsløsning, og skal følge formatering som angitt i «Vedlegg D-3», som også inneholder ytterligere detaljering av rapporteringskravene. Der hvor ikke annet er beskrevet skal minste rapporteringsoppløsning være månedsnivå. Leverandøren skal skriftlig begrunne signifikante endringer i tallene som rapporteres, slik at Oppdragsgiver skal kunne vurdere utviklingen i Leveransen.

Tertialrapportenes innhold følger kalendermånedene der første dag i første tertial er 1. januar. Rapportering for perioden mellom Trafikkstart og 31. desember samme år inkluderes i første tertialrapport. Siste tertialrapport dekker perioden mellom forrige hele tertial og Driftsopphør. Hvor denne perioden er kortere enn 1 måned kan den etter avtale med Oppdragsgiver inkluderes i siste hele tertialrapport. Frist for levering av denne utsettes i så fall proporsjonalt.

Frist for at tertialrapporten skal være Oppdragsgiver i hende er den 10. i andre måned etter endt tertial. Det vil si at første tertialrapport skal leveres innen 10. oktober 2020. Siste tertialvise rapportering skal være Oppdragsgiver i hende innen ordinær frist for det tertiale.

11.5 Årlig rapportering fra Trafikkstart til Driftsopphør

I tillegg til rapporteringskravene gitt i punkt 11.4, skal Leverandøren minimum årlig rapportere følgende:

- Antall passasjerer og passasjerkm som reiser med ulike tilleggsprodukter per linje.
- Antall passasjerer og passasjerkm som reiser med billett til ordinær pris per linje.
- Antall passasjerer og passasjerkm som reiser med sosiale rabatter per linje.
- Antall solgte billetter til egne ordinære priser per linje
- Belegg etter passasjerutveksling per tognummer per stasjon per ukedag (for uke med typisk etterspørsel for høsten)
- OD-matrise for totalt antall reiser per togprodukt
- OD-matrise for antall reiser med ulike tilleggsprodukter
- OD-matrise for antall enkeltreiser/periodebilletter med sosiale rabatter per togprodukt
- OD-matrise med billettinntekter fordelt på relasjoner.
- Årlig takstregulering (senest tre måneder før ikrafttredelse)
- Planlagte setekm for ulike tilleggsprodukter per linje.
- Antall planlagte og produserte togsettkm per linje.
- Antall planlagte togtimer per linje.
- Faktisk reduksjon i togtilbudet i sommerperioden per linje.
- Beregnet energikonsum per linje.
- Antall årsverk per linje.
- Personellutnyttelsesgrad.
- Materiellbinding per linje per rutetermin.
- Gjennomsnittlige vedlikeholdskostnader for hver type Kjøretøy Leverandør disponerer per kjøretøyenhet og per produsert kjøretøyenhetskm
- Regnskap for hver linje (frist innen. 20. mars påfølgende år).
- Leverandørs regnskap, jf. punkt 6
- Revisorgodkjent årsregnskap for garantist, jf. «Trafikkavtalens avtalebestemmelser» punkt 17.1.2
- Underveispunktlighet målt ved Trondheim S.
- Tilbudte setekm for avvikstransport fordelt på planlagte avvik og avvik som oppstår
- Tilbudte kjøretøykm fordelt på planlagte avvik og avvik som oppstår
- Minste nødvendige snutid per endestasjon per linje
- Alle rutetabeller utgitt per linje i pdf-format (minimum en per rutetermin, leveres ved publisering), samt i railML-format.
- Ruteleier søkt og innvilget per linje.
- Gjennomførte tiltak som del av satsningsprogram, og resultater av disse.

Rapportering av tall gjøres i Excel-format til Oppdragsgivers innrapporteringsløsning og skal følge formatering som angitt i «Vedlegg D-3», som også inneholder ytterligere detaljering av rapporteringskravene. Der hvor ikke annet er beskrevet skal minste rapporteringsoppløsning være månedsnivå. Leverandør skal skriftlig begrunne signifikante endringer i tallene som rapporteres slik at Oppdragsgiver skal kunne vurdere utviklingen i Leveransen.

Årlig rapportering dekker kalenderår og skjer hvor ikke annet er angitt sammen med siste tertialrapport for det aktuelle kalenderåret. Dagbøter påløper fra samme frist. Første årsrapportering for perioden mellom 7. juni 2020 og 31.12.2020 skjer således 10. februar 2021. Siste årlig

rapportering skal være Oppdragsgiver i hende innen første frist for rapporteringspunktet etter Driftsopphør.

11.6 Rapportering ved behov

Leverandør plikter videre å rapportere følgende uten unødig forsinkelse ved behov:

- Ved større innstillinger:
 - Omfang av innstilt produksjon per linje
 - Omtale av inntektssikring med estimat for tapte inntekter
- Ved endring av Kjøretøy eller vesentlig ombygging:
 - Transportkapasitet fordelt på seter, klappseter, ståplasser, godkjent ståplassareal og rullestolplasser

11.7 Månedlig rapportering kompensasjonsordninger

Rapporteringskrav knyttet til kompensasjonsordninger er beskrevet i Vedlegg B punkt 6.4 og 6.5.

Endringsbeskrivelse til Vedlegg J
Leverandørs besvarelse
Trafikkavtalen (2020-2028) mellom
SJ Norge AS og Jernbanedirektoratet

Endringslogg:

Versjon	Hva	Dato
1.0	Beskrivelse av endringer i Vedlegg J som følge av reforhandlet trafikkavtale	01.07.2022

1 Leverandørens aksept av krav til Leveransen som skal bekreftes

1.1 Refererte krav

A 1.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år for Nordlandsbanen og Saltenpendelen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år for Nordlandsbanen og Saltenpendelen.
A 2.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år på Dovrebanen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Dovrebanen.
A 3.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år på Trønderbanen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Trønderbanen.
A 4.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år på Raumabanen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Raumabanen.
A 5.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år på Meråkerbanen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Meråkerbanen.
A 6.6.1.1	Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 100 % pr år på Rørosbanen. Ny tekst; Leverandøren skal oppnå en Operatørvhengig regularitet 99,5 % pr år på Rørosbanen.

