



Adelgade 13  
1304 København K  
Telefon 7226 7000  
Fax 7226 7070  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

## **Notat om udbud af Kystbanen og Øresundstrafikken – September 2006**

Notat  
Journal 430-2  
Dato 07.09.2006

### **INDLEDNING**

Regeringen har i trafikaftalen med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne fra november 2003 truffet beslutning om at udbyde mindst en tredjedel af DSB's forhandlede trafik udenfor hovedbanenettet og S-banen inden 2014.

Parterne har i forlængelse heraf i november 2004 truffet beslutning om at udbyde den danske del af Øresundstogs-systemet samt *lokaltrafikken* på Kystbanen og Kastrupbanen.

Udbudsbetingelser for dette udbud er netop udsendt og i 2007 modtager Trafikstyrelsen tilbud fra de interesserede togoperatører, inden den endelige vinder findes. Dette notat sammenfatter alle væsentlige principper for udbuddet.

Hvor der i notatet henvises til "operatøren", menes den tilbudsgiver som har afgivet det økonomisk mest fordelagtige tilbud, hvilket godt kan være DSB, som kan deltage i udbuddet på lige fod med alle andre operatører.

**I. UDBUDDETS ORGANISATION**

- 1. Organisation
  - 1.1 To koordinerede udbud
  - 1.2 Samarbejdsaftale mellem Trafikstyrelsen og Skånetrafiken

**II. UDBUDDETS OMFANG OG INDHOLD**

- 2. Den udbudte ydelse
  - 2.1 Ydelse og geografi
  - 2.2 Kundegrundlag
  - 2.3 Produktionsomfang
- 3. Operatørens forpligtigelser
  - 3.1. Køreplan
  - 3.2. Service til passagererne
  - 3.3. Stationer
- 4. Produktionsvilkår
  - 4.1 Overdragelse fra DSB
  - 4.2 Rullende materiel
  - 4.3 Personale
  - 4.4 Vedligehold og klargøring
- 5. Kontraktform og incitamentsordninger
  - 5.1 Bruttomodel som kontraktform
  - 5.2 Incitamentsordninger
    - 5.2.1 Bonus i forhold til billetindtægter og passagervækst
    - 5.2.2 Bod/bonus i forhold til rettidighed
    - 5.2.3 Bod/bonus i forhold til kundetilfredshed
    - 5.2.4 Øvrige bod/bonus ordninger
    - 5.2.5 Økonomisk vurdering af incitament

**III. UDBUDSPROCES**

- 6. Udbudsform og tidsplan
- 7. Tilbudsgivning og kontrakttildeing
  - 7.1 Prækvalifikation
  - 7.2 Evaluering og tildeling af kontrakt
    - 7.2.1 Samarbejde med Skånetrafiken
    - 7.2.2 Tildelingskriterier
    - 7.2.3 Valg af vindende tilbud

## **I. UDBUDDETS ORGANISATION**

Notat

### **1. Organisation**

#### **1.1 To koordinerede udbud**

Udbuddet omfatter togtrafikken på Kystbanen og over Øresund med alle umiddelbart tilhørende aktiviteter. Det gennemføres i et koordineret samarbejde med Skånetrafiken, som i denne forbindelse forestår et samtidigt udbud af den sammenhørende passagertrafik med tog i Sverige.

Der er tale om et koordineret indkøb af togtrafik udmøntet i to udbud, og som aftales i to selvstændige kontrakter. Hvis det viser sig at være mest fordelagtigt, vil der blive indgået kontrakter med samme operatør, men der vil fortsat være tale om to kontrakter – én med Trafikstyrelsen samt én med Skånetrafiken.

Trafikstyrelsen og Skånetrafiken forventer, at der vil være en konkurrencemæssig fordel for en operatør, der byder på opgaven i begge lande, eller for den operatør, der byder under forudsætning af et samarbejde med en kendt partner. Udbudsmaterialet udformes dog, så det tager højde både for en situation, hvor en operatør skulle vinde begge udbud, eller for en situation, hvor to selvstændige operatører skulle vinde i hhv. Danmark og Sverige, svarende til den nuværende situation i Øresundstrafikken. Det skal understreges, at situationen med én operatør i realiteten kan være to operatører, da der f.eks. kan blive tale om to datterselskaber i samme koncern eller om et forpligtigende, aftalt samarbejde mellem to selvstændige operatører.

For at sikre et godt samarbejde mellem to operatører, udarbejdes der af Trafikstyrelsen og Skånetrafiken et udkast til aftale mellem to operatører, som vil indgå i udbudsmaterialet. Aftalen regulerer – som i den aktuelle situation mellem DSB og SJ - to forskellige operatørers økonomiske, driftsmæssige og organisatoriske samarbejde, men vil dog som hovedregel give to operatører mulighed for at vælge andre og bedre fælles løsninger inden for kontraktens rammer, såfremt de kan nå til enighed om at justere aftaleskitsens bestemmelser.

#### **1.2 Samarbejdsaftale mellem Skånetrafiken og Trafikstyrelsen**

For at gennemføre en samlet udbudsrunde med to samtidige og koordinerede udbud er samarbejde og koordination mellem udbudsmyndighederne nødvendigt. Derfor har Trafikstyrelsen og Skånetrafiken i fællesskab udarbejdet en samarbejdsaftale.

Samarbejdsaftalen danner rammen om samarbejdet, og vedligeholder og fastholder relationen mellem Trafikstyrelsen og Skånetrafiken.

Samarbejdsaftalen opstiller de grundlæggende elementer for samarbejdet, såsom målsætninger med samarbejdet, beslutningstagning og muligheder for konfliktløsning. Herudover er der en række konkrete elementer og principper, der teknisk og fagligt harmoniserer udbuddet af Øresundstogtrafikken. Dette er f.eks. kontraktlængde, udbudsform, fordeling af kapitalomkostninger for Øresundstog, fastlæggelse af belægningskrav i den grænseoverskridende trafik og koordinering af køreplaner mv. Samarbejdsaftalen vil blive udbygget og suppleret efterhånden som samarbejdet i stigende grad konkretiseres og udbygges.

Aftalen er udarbejdet i samarbejde med Kammeradvokaten. Udenrigsministeriet har gennemført en traktatmæssig vurdering af aftalen og har ikke haft nogen bemærkninger til denne.

## II. UDBUDDETS OMFANG OG INDHOLD

Notat

### 2. Den udbudte ydelse

#### 2.1 Ydelse og geografi

Udbuddet i Danmark omfatter udførelse af offentlig passagertrafik med regionaltoget på banestrækningerne København-Helsingør (Kystbanen) og København-Kastrup-Malmø. Ydelsen efter driftsstart vil primært omfatte:

- Fremførsel af tog
- Billetsalg, information og anden kundeservice på stationer
- Billetsalg, billetkontrol, information og anden service ombord på tog
- Anden generel kundeservice
- Afregning af indtægter
- Øvrige specifikke tilhørende ydelser jf. udbuddets kravspecifikation

Operatøren vil skulle varetage alle de for ydelsen nødvendige aktiviteter vedrørende personale, vedligeholdelse og klargøring af tog, drift og renholdelse af stationer, administration mv.

Operatøren skal endvidere påtage sig en række specifikke opgaver i perioden forud for driftsstart for at kunne levere ovenstående ydelser, herunder primært etablering af organisation samt rekruttering og udannelse af det nødvendige personale.

#### 2.2 Kundegrundlag

Strækningerne Helsingør-København-Kastrup er generelt meget højt benyttede strækninger med en stor andel af relativt korte rejser og en relativ høj benyttelse i myldretiderne. Mellem Malmø og København er der typisk mange pendlere, men også mange fritidsrejsende og mange rejser til/fra Københavns Lufthavn.

I 2005 var antallet af passagerer pr. år i den udbudte trafik på strækningerne omtrent 20 mio., og heraf udgjorde rejser over Øresund mere end 6 mio. Det samlede antal passagerer i den udbudte trafik svarer til ca. 1/3 af det samlede antal togrejser med DSB udenfor S-banen. Transportomfanget på Kystbanen udgjorde i 2002 ca. 400 mio. personkilometer eller knap 10 pct. af DSB's samlede persontransportarbejde udenfor S-banen.

#### 2.3 Produktionsomfang

Omfanget af den udbudte trafik udgør ca. 4,8 mio. togkm. Det svenske udbud omfatter ifølge Skånetrafiken 5,7 mio. togkm i Skåne og 1,2 mio. togkm i Blekinge og endelig op til ca. 3,8 mio. togkm, som kan udføres indenfor de omkringliggende len i Västra Götaland, Halland, Kronoberg og Kalmar som optioner.

Udløsningen af disse optioner kræver, at de sydsvenske län tildeles trafikeringsret, dvs. ret til at udbyde trafikken, på strækningen Malmø-Gøteborg og Malmø-Alvesta i retning mod Stockholm.

De 1,2 mio. togkm i Blekinge indgår i første omgang som en option, men det er forventningen, at disse vil indgå i udbudet fra start.

Såfremt trafikeringsretten ikke opnås inden 2008, vil den svenske operatør skulle drive trafikken i samarbejde med det nationale svenske selskab SJ. Vilklårene for dette samarbejde vil basere sig på rammer opstillet af Skånetrafiken og beskrevet i det svenske udbudsmateriale efter samme model, som udbudsmaterialets aftaleudkast for to operatørers samarbejde. Skånetrafikens tilbagemelding på dette udstår.

### **3. Operatørens forpligtigelser**

#### **3.1 Køreplan**

Udbuddet vil anvende en af Trafikstyrelsen udarbejdet køreplan, som tager udgangspunkt i den nuværende køreplan, men justerer betjeningen i myldretiden for at undgå integreret drift mellem Kystbanen og DSB's strækninger. De 6 nuværende myldretidstog om morgenen fra Helsingør og de 9 tog om eftermiddagen i modsat retning udgår. Til gengæld forlænges de nuværende Nivåtog til/fra Helsingør i myldretimerne. Derudover indeholder køreplanen 3 ekstra-tog om morgenen fra Helsingør til København, og tilsvarende 3 ekstra-tog i modsat retning en gang i timen mellem kl. 15 og 18.

Trafikstyrelsens køreplanforslag vil være udgangspunkt for tilbudsgivning og forhandling, og alle bydere vil være forpligtiget til at afgive bud på dette minimumsgrundlag. Der vil derudover være mulighed for i stedet at afgive et tilbud baseret på andre forslag til køreplan, såfremt de kan opfylde principbetingelser med hensyn til frekvens, standsningsmønster og visse minuttal. Der vil også være muligheder for at justere den udbudte køreplan i form af optioner vedrørende færre eller flere afgang, såfremt behovet ændrer sig inden driftsstarten.

Køreplanen, som skal indgå i den underskrevne kontrakt, forventes at være gældende mindst 1 år efter driftsstart. I den resterende kon-

traktperiode vil Trafikstyrelsen træffe beslutning om køreplanen på baggrund af bl.a. forslag fra operatøren. Køreplanen mellem Kastrup og Malmö udarbejdes i samarbejde med Skånetrafikken.

### **3.2 Service til passagererne**

Kravene kan på en række punkter indebære ændringer i forhold til hidtidige vilkår i den pågældende trafik:

#### *Servicemedarbejdere i toget*

Passagererne på Kystbanen har hidtil været vant til at have servicemedarbejdere (togførere) i stort set samtlige tog. DSB er dog ikke pålagt noget krav herom i kontrakten med Transport- og Energiministeriet, og DSB har annonceret, at man generelt vil ændre servicekonceptet for bemanning af togene, bl.a. fordi DSB ikke længere tilbyder at sælge billetter i toget.

For at sikre et minimum af service i toget fremover stiller Trafikstyrelsen krav om, at der mellem Helsingør og København H som minimum skal være servicemedarbejdere i alle tog om aftenen og om natten, hvor servicemedarbejderne har en særlig tryghedsskabende funktion. Mellem København H og Malmö skal der af sikkerhedsmæssige årsager være servicemedarbejdere på samtlige tog.

#### *Erstatningstransport og særkøreplaner*

Operatøren pålægges et ansvar for at skaffe erstatningstransport, typisk bustransport i tilfælde af større uregelmæssigheder i driften, som f.eks. ved køreledningsnedfald eller sporarbejde. Trafikstyrelsens krav er på dette område skærpede i forhold til kravene i kontrakterne med Arriva og DSB.

Ved sporarbejder, hvor driften kan opretholdes om end i reduceret omfang, er kravene også skærpede i forhold til kontrakterne med Arriva og DSB.

#### *Passagerrettigheder*

I udbudsmaterialet stilles krav om, at den vindende operatør skal tilbyde visse passagerrettigheder herunder compensation ved forsinkelser. Disse krav tager udgangspunkt i beskrivelse af nye minimumsrettigheder, som der er indgået aftale om i august 2006. Tilbudsgiverne har endvidere mulighed for at foreslå bedre passagerrettigheder end de aftalte minimumsrettigheder.

### **3.3 Stationer**

Ydelsen vil omfatte betjening af i alt 17 stationer i Danmark beliggende på strækningen mellem Kastrup og Helsingør. Alle stationer på strækningerne ejes og vedligeholdes af DSB, undtagen Ørestad som ejes af Ørestadsselskabet, samt Kastrup og Tårnby, som ejes af Sund & Bælt.

Ansvarsfordelingen vil være, at den nye operatør bliver ansvarlig for drift og vedligehold af de stationer, som overvejende betjenes af den udbudte trafik. Overdragelsen af ansvaret vil formelt ske ved, at den nye operatør indgår lejeaftaler med DSB om benyttelse af stationer med tilhørende arealer, og aftalerne vil beskrive begge parter pligter og rettigheder.

Delingen af de 17 stationer, som den udbudte trafik omfatter, fremgår af tabel 1 herunder:

**Tabel 1: Fordeling af driftsansvar på stationer**

Stationer drevet af vindende operatør	Stationer drevet af DSB
Helsingør	Klampenborg
Snekkersten	Hellerup
Espergærde	Østerport
Humblebæk	Nørreport
Nivå	København H
Kokkedal	Kastrup
Rungsted Kyst	
Vedbæk	
Skodsborg	
Ørestad	
Tårnby	

Operatøren pålægges at leje de stationslokaler, som DSB bruger i dag i forbindelse med billetekspeditionen samt øvrige passagervendte faciliteter, f.eks. venterum og toiletter. På stationerne anvender DSB - inklusive kioskfaciliteterne - lidt flere lokaler, end det er nødvendigt af hensyn til selve billetekspeditionen. Disse enkelte lokaler, der i dag ikke anvendes til billetekspeditionen, vil operatøren få mulighed for at leje af DSB.

Formålet med den valgte model er at minimere risikoen for, at stationslokaler efterlades tomme, som det har været tilfældet på visse stationer i Midt- og Vestjylland, og endvidere at minimere risikoen for at havne i en situation, hvor DSB fortsat driver kiosker på de stationer, som operatøren har ansvaret for. Der betales omkostningsbestemt leje for alle stationslokaler.



I lejemålet indgår relevant løst og fast inventar og installationer i de forskellige lokaler på stationerne, herunder kiosk- og billetsalgslokaler.

På de stationer, som operatøren driver, vil kravene til betjent billet-salg som udgangspunkt svare til de nuværende åbningstider. Operatøren får dog mulighed for i begrænset omfang at flytte rundt på åbningstiderne inden for samme totale åbningstid set over en hel uge.

På de af DSB drevne stationer vil DSB være forpligtet til også at sælge billetter til den udbudte trafik.

Operatøren har ret til at drive kiosker på stationerne, og kan vælge at bortforpagte disse – eventuelt sammen med billetsalget – idet operatøren dog indestår for, at de forudsatte betjeningsforpligtelser til enhver tid opfyldes.

#### **4. PRODUKTIONSVILKÅR**

##### **4.1 Overdragelse fra DSB**

I udbudsmaterialet vil indgå udkast til alle væsentlige aftaler om faciliteter, som har betydning for tilbudsgivningen. Faciliteterne ejes af DSB, og stilles til rådighed for en ny operatør ved indgåelse af særlige lejeaftaler. Det stilles som betingelse, at alle tilbudsgivere herunder DSB i deres tilbud indregner de samme priser og betingelser for anvendelse af disse faciliteter.

Generelt sikrer trafikløberens således en regulering af forholdet mellem DSB og andre operatører på alle de områder, hvor DSB inden udbuddet besidder et monopol. Øvrige forhold, som må forventes at udgøre et reelt marked, overlades aftalemæssigt til en ny operatør. De forudbestemte lejeaftaler vedr. DSB's faciliteter vil omfatte følgende:

- Leje af materiel (togsæt)
- Leje af stationer (herunder inventar som f.eks. billetsalgsudstyr mv.)
- Leje af 'velfærdsfaciliteter' (opholdslokaler mv.) til operatørens personale
- Leje af værksteder mv.
- Leje af faciliteter til klargøring (vask, rengøring mv.) af tog

##### **4.2 Rullende materiel**

###### *Prognose for kontraktperioden*

Trafikken over Øresund er i fortsat vækst, og denne udvikling forventes at fortsætte.

Trafikstyrelsen har fået udarbejdet prognoser for de fremtidige passagermængder, som viser, at de nuværende Øresundstog ikke kan forventes at rumme tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme den forventede efterspørgsel over Øresund gennem hele kontraktperioden. Problemstillingen har ikke direkte sammenhæng med udbuddet, og ville også kunne forventes uden et udbud. Problemet løses ikke forud for udbuddet, men trafikkontrakten vil tage højde for det ved at fastlægge, at det er Trafikstyrelsens ansvar, at operatøren til hver en tid har tilstrækkelig togkapacitet til at imødekomme efterspørgslen i spidstimerne. Operatøren kan således ikke gøres ansvarlig for overbelægning, såfremt alle de til rådighed værende tog udnyttes. Det sikres, gennem nærmere bestemmelser og en overvågning af togindsatsen, at operatøren anvender materiellet så effektivt som muligt.

Det er sandsynligt, at staten inden for en overskuelig fremtid vil skulle tage stilling til en investering i supplerede materiel til den udbudte trafik, såfremt det nuværende serviceniveau i trafikken med hensyn til belægningsgrader ønskes opretholdt.

#### *Principper for materielanvendelse*

Den udbudte trafik omfatter to togsystemer, som i princippet betjenes med to forskellige typer tog: For det første IR4-togene, som teknisk ikke er i stand til at krydse Øresund og derfor kun kan anvendes i togsystemet til og fra Kastrup, og for det andet Øresundstogene, som primært vil blive anvendt i den trafik, som krydser Øresund, men som også kan anvendes i det andet togsystem.

Alle bydere bliver nødt til at anvende DSB's Øresundstog, som er de eneste, der er udstyret til at kunne køre på både den svenske og den danske side af Øresund. Disse tog stilles til rådighed for den nye operatør uden beregning af egentlig lejeudgift, men dog med ansvar for at dække alle drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Forslag til betjening af Kystbanen kan baseres på anvendelse af IR4-tog, som en ny operatør ligeledes kun skal betale drifts- og vedligeholdelsesomkostninger for.

I sin tilbudsgivning vil alle bydere have mulighed for at kunne foreslå at anvende eget materiel, men en ny operatør kan ikke forudsætte nogen form for særlig refundering af omkostningerne for sådanne tog. Udbudsmaterialet vil beskrive de tekniske minimumskrav til disse tog, som byderen skal være i stand til at opfylde og dokumentere. Ved evaluering af eventuelle tilbud med andet materiel vil der blive anvendt skyggepriser på IR4-materiel, som sikrer, at vurderingen af materiellets pris vil ske på gennemsigtige og ikke-diskriminerende betingelser.

### **4.3 Personale**

En ny operatør vil i et vist omfang kunne påregne at få overdraget medarbejdere fra DSB efter reglerne i lov om virksomhedsoverdragelse. En ny operatør har pligt til at ansætte de af loven omfattede overenskomstansatte medarbejdere, der overdrages med samme vilkår og forpligtelser.

Personalet af den berørte trafik kan opdeles i 5 hovedgrupper:

- Lokomotivførere
- Togpersonale
- Værksteds- og klargøringspersonale
- Stationspersonale
- Øvrigt personale som f.eks. ledelse og administrativt personale

Erfaringerne fra udbuddet i Midt- og Vestjylland viser, at det kan blive vanskeligt for en ny operatør at tiltrække tilstrækkeligt mange lokomotivførere fra DSB. Der kan derfor forventes at blive behov for uddannelse af et betydeligt antal lokomotivførere. Der er med virkning fra oktober 2005 iværksat en ny offentlig uddannelse for lokomotivførere, som kan medvirke til at sikre, at en ny operatør har det nødvendige antal lokomotivførere til gennemførelse af trafikken. Endvidere er der indlagt en forberedelsesperiode fra kontraktindgåelse til driftsstart på 18 måneder, hvilket er en længere periode end i forbindelse med første udbud. Endelig er det muligt at anvende svensk uddannede lokomotivførere, idet svensk uddannede lokomotivførere kan anvendes på dansk strækning, efter gennemførelse af en kortere tillægsuddannelse vedrørende kørsel over Øresundsforbindelsen og på danske strækninger. Hermed kan også kapaciteten i de svenske uddannelser i forberedelsesperioden udnyttes.

Muligheden for at tilbyde udlåns- og orlovsordninger til tjenestemænd er blevet grundigt undersøgt, men DSB har oplyst, at man ville kunne finde anden beskæftigelse på andre strækninger til alle lokomotivførere, såfremt man skulle tabe udbuddet. Herudover har Dansk Jernbaneforbund afvist at ville drøfte indholdet i sådanne ordninger. På den baggrund er det opgivet at etablere mulighed for udlåns- og orlovsordninger for tjenestemænd.

Det er vurderingen, at en forberedelsesperiode på 18 måneder er tilstrækkeligt til, at en ny operatør kan sikre sig det nødvendige antal lokomotivførere, også selv om stort set alle skal nyansættes og uddannes.

Trafikstyrelsen sikrer i den forbindelse, at en ny operatør kan gennemføre den praktiske del af lokomotivførerruddannelsen ved hjælp af DSB og de øvrige eksisterende danske operatører. I den forbindelse forudsættes, at DSB i sin egenskab af at være den nuværende operatør på de pågældende strækninger, skal pålægges at sikre uddannelseskapacitet til at den praktiske del af de pågældende lokomotivfø-

res uddannelse kan gennemføres, således at DSB's kapacitet sammen med øvrige operatørers kapacitet er tilstrækkelig for den vindende operatør.

For de øvrige personalegrupper vurderes det, at den indlagte forberedelsesperiode giver en tilstrækkelig mobiliseringsperiode til at rekruttere og uddanne de medarbejdere, der er behov for udover eksisterende medarbejdere hos DSB, som måtte blive overdraget eller ønsker at blive ansat hos den vindende operatør. Dette skyldes bl.a., at øvrige personalegrupper med jernbanefaglig uddannelse har en kortere uddannelsesetid end lokomotivførere.

#### **4.4 Vedligehold og klargøring**

Vedligehold af togmateriel kan finde sted på værkstedet Helgoland i København, som ejes af DSB. En ny operatør sikres adgang til værkstedet gennem aftaler med DSB, som vedlægges udbudsmaterialet. Klargøring af tog kan finde sted flere steder langs den udbudte strækning på faciliteter som ejes af enten DSB eller Banedanmark. Omfang og lejevilkår for anvendelsen af DSB's værksteder og klargøringsanlæg fastlægges af Trafikstyrelsen med udgangspunkt i kontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og DSB.

Den vindende operatør vil også kunne vælge en anden løsning, hvis en sådan kan findes i Danmark eller Sverige.

### **5. KONTRAKTFORM OG INCITAMENTSORDNINGER**

#### **5.1 Bruttomodel som kontraktform**

Et centralt element i udarbejdelsen af udbudsmaterialet har været at fastlægge kontraktformen. Undervejs i processen er der opstillet og vurderet en række forskellige modeller for kontrakt, og det er blevet anbefalet at anvende en bruttomodel, hvor trafik køber modtager billetindtægten, og hvor operatøren får en fast betaling for sin ydelse, som til gengæld er reguleret med en række ganske betydelige bod/bonus-elementer.

#### **5.2 Incitamentsordninger**

Incitamentsordningerne indeholder følgende elementer:

1. Operatøren tildeles en andel af billetindtægterne og kontraktbetalingen reguleres med bod eller bonus afhængig af passagerudviklingen
2. Kontraktbetalingen reguleres med bod eller bonus i forhold til trafikens rettidighed, herunder bod for aflyste tog

3. Kontraktbetalingen reguleres med bod eller bonus i forhold til kundetilfredsheden
4. Bod i forberedelsesperioden

Der redegøres i det følgende nærmere for ordningernes indhold.

### **5.2.1 Regulering i forhold til billetindtægter og passagerudvikling**

Trafikstyrelsen regulerer operatørens kontraktbetaling med en bod eller bonus afhængig af passagerudviklingen i den udbudte trafik – der reguleres med 4 kr. pr passager i forhold til det foregående år, hvilket sigter på at øge operatørens interesse i at tiltrække og fastholde alle passagerer uanset rejselængde og billettype. Operatøren tildeles endvidere hvert år 12% af væksten i billetindtægterne i forhold til billetindtægtsniveauet i 2008. Denne ordning vil supplere bod og bonus ved passagerudviklingen, så operatøren får et incitament til at tiltrække alle passagerer, men størst interesse i at tiltrække de passagerer, som giver den største indtægt for operatøren og for Staten. Det sikrer desuden et gavnligt interessefællesskab mellem Trafikstyrelsen og operatøren, som vil have betydning for, hvor konstruktivt operatøren bidrager til udvikling af selve togtrafikken, af takst- og billetforhold, og hvor god service operatøren kan forventes at levere, særligt på stationer.

### **5.2.2 Bod/bonus i forhold til rettidighed**

Rettidigheden vurderes at være særlig væsentlig i pendlerdominerede togsystemer som Kystbanen og Øresundstrafikken. Trafikstyrelsen har stor fokus på at sikre rettidigheden efter 2008 og foreslår derfor flere væsentlige incitamentsordninger knyttet til rettidigheden. Udgangsniveauet for, hvor der ikke udbetales hverken bod eller bonus, er netop rettidighedens gennemsnitlige niveau i 2004-2005.

- A. Den primære ordning omfatter operatørens rettidighed set over hele døgnet. Den belønnes eller straffes med op til 5,0% af kontraktbetalingen. Denne ordning svarer til bod-bonus ordningen vedrørende rettidighed i Arriva-kontrakten, dog med den forskel, at der anvendes en mere detaljeret regulering med flere bod/bonus intervaller, og at der afregnes hver måned i modsætning til hvert kvartal i Arriva-kontrakten. Når der alene ses på operatørens rettidighed betyder det, at der ikke måles på den rettidighed passagererne oplever, men kun på den del, som operatøren kan påvirke – altså ikke udefrakommende hændelser eller forhold som operatøren på anden måde ikke har mulighed for at påvirke. Som incitament til en vellyk-

ket driftsstart er der ekstra bonus for operatørens rettidighed i de første måneder af kontraktperioden.

Notat

- B. I tillæg til den ovenfor nævnte ordning, der tager udgangspunkt i hele døgnets rettidighed, indlægges en supplerende ordning alene for myldretiden. Denne ordning vil bortset fra den tidsmæssige afgrænsning svare til ovennævnte, men basere sig på en mindre bod/bonus på op til 1% af kontraktbetalingen, og vil medføre, at det samlet set kan betale sig for operatøren at gøre en ekstra indsats for at sikre rettidige tog i myldretiden.
- C. Der indgår endvidere en økonomisk set mindre betydningsfuld ordning, hvor der tildeles bonus på baggrund af den totale rettidighed. I denne ordning skelnes således ikke mellem om operatøren, Banedanmark eller en anden part er årsag til forsinkelsen. Den totale rettidighed er især afhængig af Banedanmark, og det vil derfor give for stor usikkerhed for operatøren, hvis der på dette punkt er bod og bonus af stor økonomisk betydning. Der vil i kontrakten med operatøren indgå en mulighed for senere at udvide incitamentsordningen vedrørende den faktiske rettidighed afhængig af udviklingen i Banedanmark.
- D. Ved togaflysninger tildeles operatøren en bod på 1.000-4.000 kr. pr. aflyst tog, som skyldes operatøren, afhængigt af på hvor stor en del af strækningen toget aflyses. Herudover medregnes aflyste tog i rettidigheden og det reelle økonomiske tab ved en aflysning vil således skulle tillægges betydelige beløb: Hvis det samlede antal aflyste tog, som skyldes operatøren, giver anledning til at operatørens rettidighed falder til et lavere trin i bod-bonus-ordningerne for rettidighed vil tabet for hvert enkelt aflyst tog være i størrelsesordenen 9.000-17.000 kr.
- E. Den danske operatør (materiel og personale) vil i praksis udføre trafik et stykke ind i Sverige og omvendt. Derfor stilles krav til operatøren om, at der inden en given dato i forberedelsesperioden skal foreligge en aftale med den eventuelle samarbejdspartner på den anden side af Sundet om håndtering af den rettidighed der "leveres" til den anden part. En aftale kan godt indebære, at der ikke er nogen operatør-operatør bod-bonus model, bare de to operatører er enige. Samme krav stilles i det svenske udbudsmateriale.

### **5.2.3 Bod/bonus i forhold til kundetilfredshed**

For at sikre at operatøren koncentrerer sig om passagererne og for at give incitament til gode kunderelationer, skal der gennemføres halvår-

lige kundetilfredshedsundersøgelser og en regulering af kontraktbetalingen i forhold til resultatet af disse.

Kontraktbetalingen reguleres primært på baggrund af forhold, som operatøren selv har indflydelse på. Tilfredshed med passagerinformation vil eksempelvis indgå i undersøgelserne, men den del, som er Banedanmarks ansvar, vil ikke give anledning til regulering. Spørgsmålene i kundetilfredshedsundersøgelserne inddeles i kategorierne, som angivet i tabellen nedenfor, hvor kategoriernes vægtning i beregningen af den sammenvejede kundetilfredshed ligeledes er angivet.

**Tabel 2: Vægtning af kategorierne i kundetilfredsheden**

Kategori	Vægtning
Tilfredshed med rejsen generelt	25%
Tilfredshed med information	25%
Tilfredshed med togets standard	20%
Tilfredshed med personalet	15%
Tilfredshed med stationerne	15%
I alt	100%

Trafikstyrelsen samarbejder med Skånetrafiken om kundetilfredshedsundersøgelserne i den fælles trafik over Øresund. I denne trafik vil resultatet af undersøgelserne blive delt mellem den danske og den svenske operatør.

Den økonomiske ramme for incitamentsordningen vedrørende kundetilfredshed forventes at være maksimalt +/- 3,0% af kontraktbetalingen. Kundetilfredshedsundersøgelserne vil som hos Arriva udover tildeling af bod/bonus blive brugt til løbende opfølgning af eventuelle problemer, som måtte blive afdækket ved passagerernes besvarelse af spørgeskemaerne.

#### **5.2.4 Bod i relation til milepæle i forberedelsesperioden**

I forberedelsesperioden skal det sikres, at operatøren har maksimal fokus på områder, der vurderes at være særligt væsentlige. Det kan f.eks. dreje sig om, at der etableres de nødvendige samarbejdsrelationer med den svenske operatør, såfremt der måtte blive tale om to forskellige operatører, og at operatøren opnår de nødvendige tilladelser. Derfor indføres visse bodsbelagte milepæle i forberedelsesperioden.

### 5.2.5 Økonomisk vurdering af incitament

Notat

I tabellen herunder præsenteres de økonomiske konsekvenser af bod/bonus bestemmelserne:

**Tabel 3: Bod/bonus ordninger og mulige økonomiske konsekvenser**

Bod/bonus element	Udformning	Maksimal bod og bonus pr. år	Sandsynligt spænd for bod-bonus pr. år
Bonus i forhold til billetindtægter	12% af billetindtægten der overstiger billetindtægtsniveauet ved driftsstart	0 til 24,5 mio. kr.	1 til 12 mio. kr.
Bod/Bonus i forhold til passagertal	4 kr. pr. passager i forhold til foregående år	0 til 5 mio. kr. <sup>1</sup>	2 til 3 mio. kr. <sup>1</sup>
Bod/Bonus for operatørrettidighed hele døgnet	Op til +/- 5% af kontraktbetalingen	-18,5 til 18,5 mio. kr.	-7,5 til 7,5 mio. kr.
Bod/Bonus for operatørrettidighed i myldretiden	Op til +/- 1% af kontraktbetalingen	-3,5 til 3,5 mio. kr.	-3 til 1 mio. kr.
Bonus for totalrettidighed	Op til + 0,5% af kontraktbetalingen	0 til 2 mio. kr.	0 til 2 mio. kr.
Bod for aflyste tog	1.000 kr. pr. aflyst delstrækning (4.000 kr. for et helt aflyst tog)	-4,5 til 0 mio. kr.	-1 til -0,3 mio. kr.
Bod/Bonus for kundetilfredshed	Op til +/- 3% af kontraktbetalingen	-11 til 11 mio. kr.	-3 til 8,5 mio. kr.
<b>I alt</b>		-37,5 til 64,5 mio. kr.	-11,5 til 33,7 mio. kr.

Note: Ved særligt alvorlige kvalitetsproblemer i relation til forsinkelser og aflysninger kan operatøren straffes hårdere end det i skemaet anførte efter andre bestemmelser (herunder forhøjet bod og/eller ophævelse af kontrakten).

1) Det forventes ifølge prognoserne, at efterspørgslen generelt er stigende. Derfor forventes det, at der ikke skal betales bod, hvilket dog principielt er muligt.

Det fremgår således, at det totalt er betydelige beløb, som er på spil for operatøren. Trafikstyrelsen forventer, at operatøren vil budgettere med en væsentlig del af den mulige bonus, således at de nævnte bonusbeløb i praksis vil muliggøre, at operatøren tilbyder en lavere pris.

Generelt er det intentionen, at det under alle omstændigheder skal kunne betales sig for operatøren at levere en god service og at tiltrække nye passagerer.



### III. UDBUDSPROCES

Notat

#### 6. Udbudsform og tidsplan

Der er tale om udbud af en tjenesteydelse, der gennemføres som et EU-udbud efter udbudsdirektivet som et udbud med forhandling efter principperne om ligebehandling, forbud mod forskelsbehandling og gennemsigtighed.

Kontrakten vil have en varighed på op til 10½ år, heraf indledningsvist 18 måneders mobilisering efterfulgt af en driftsperiode på 7 år og med option på yderligere 2 års drift. Under forudsætning af kontraktindgåelse i juni 2007, vil driftsstart finde sted ved årsskiftet 2008/2009 og løbe frem til udgangen af 2015 med mulighed for forlængelse til udgangen af 2017.

Den aktuelle tidsplan for de vigtigste aktiviteter i udbudsprocessen fremgår af tidsplanen herunder:

Aktivitet	Dato
Udsendelse af officiel information om det forestående udbud med henvisning til udbudets officielle hjemmeside <a href="http://www.oresundstog.dk">www.oresundstog.dk</a>	15. november 05
Informationsmøde for potentielle bydere afholdt	5. december 05
Udbudsbekendtgørelse indrykkes i EU Tidende	16. december 05
Ansøgningsfrist for bydere der ønsker at blive prækvalificeret	10. marts 06
Skånetrafikken offentliggør hvilke bydere der er prækvalificeret	April 06
Trafikstyrelsen offentliggør hvilke bydere der er prækvalificerede	Juni 06
Udbudsmateriale udsendes	September 06
Tilbudsfase hvor tilbudsgivere udarbejder tilbud og har mulighed for at stille afklarende spørgsmål til udbyderne	September 06 – januar 07
Aflevering af tilbud	Januar 07
Tilbudsevaluering og forhandling	Januar – juni 07
Evaluerings- og forhandlingsfase afsluttes med valg af operatør og kontraktindgåelse	Juni 07
Driftsstart	Januar 2009

## **7. Tilbudsgivning og kontrakttildeling**

### **7.1 Prækvalifikation**

Forud for tilbudsgivningen skal de potentielle tilbudsgivere kunne honorere kravene til prækvalifikationen. Trafikstyrelsen har stillet krav om prækvalifikation for at sikre sig, at alle potentielle bydere er i besiddelse af de fornødne tekniske kompetencer og erfaringer, og derudover har den fornødne økonomiske robusthed til overordnet at kunne varetage trafikopgaven.

Der er ved ansøgningsfristens udløb 10. marts 2006 indkommet i alt 9 ansøgninger om deltagelse, og i alt 8 potentielle bydere er blevet vurderet egnede.

### **7.2 Evaluering og tildeling af kontrakt**

#### **7.2.1 Samarbejde med Skånetrafiken**

Trafikstyrelsen og Skånetrafiken har aftalt et forhandlingsforløb, som på overordnet plan harmoniserer forløbet på dansk og svensk side. Det gælder dog ikke forhold vedrørende fortrolighed i udbud, da der fra Skånetrafikens side ikke vil være nogen offentlig information overhovedet omkring bydernes identitet før kontrakten tildeles. I henhold til samarbejdsaftalen vil der være mulighed for fortrolig udveksling af information om forløbet.

I forbindelse med evalueringen etableres et fælles dansk-svensk ekspertpanel, der kan vurdere Trafikstyrelsens og Skånetrafikens endelige valg af operatør og dokumentationen herfor. I den forbindelse kan panelet inddrages til at føre tilsyn med afstemning af den pointgivning, der udveksles mellem parterne, som led i den bilaterale korrektion jf. punkt 7.2.3.

#### **7.2.2 Tildelingskriterier**

Efter at alle bydere har haft mulighed for at aflevere et første tilbud, vil der blive igangsat et evaluerings- og forhandlingsforløb.

Evalueringen af alle tilbud, og dermed i sidste ende også tildelingen af kontrakten, vil ske efter anvendelse af de samme 3 overordnede tildelingskriterier i Danmark og Sverige: 1. Pris. 2. Kvalitet og 3. Leveringssikkerhed. Trafikstyrelsen vil vægte de tre forhold med hhv. 50, 30 samt 20 pct. i den samlede evaluering.

De tre tildelingskriterier er identiske i de to udbud, men på grund af visse forskelligheder i de udbudte ydelser, f.eks. på vedligeholds- og stationsområdet, er det ikke hensigtsmæssigt, at evalueringsmodellerne er helt identiske. I den danske evalueringsmodel har *kvalitet* og

*leveringssikkerhed* lidt større vægt end i den svenske evaluering, fordi operatøren i Danmark har lidt flere opgaver, som hænger sammen med *kvalitet* og *leveringssikkerhed*. I flere af underpunkterne vil evnen til at samarbejde på tværs af Øresund indgå som et element.

### *Pris*

I bedømmelsen af pris indgår prisen for grundydelsen i hvert år af kontraktperioden, prisen for forberedelsesperioden, prisen for de beskrevne optioner for udvidelse eller indskrænkninger af trafikken og prisen for Trafikstyrelsens option på en to-årig kontraktforlængelse.

Ved afgivelse af tilbudsprisen vil byderne være forpligtet til at foretage en nedbrydning i de fleste af de hovedelementer, som indgår i tilbuddet, således at der ved evalueringen kan foretages en prissammenligning på tværs af tilbuddene.

### *Kvalitet*

Kvalitet opfattes som indhold og omfang af den ydelse, som er beskrevet som tilbudskrav i udbudsmaterialet. Kvaliteten vil primært komme til udtryk gennem de ydelser, der leveres direkte til passagererne, men vil også i et vist omfang være kvalitet af ydelser, der kun indirekte vil være synlige for passagererne. I vurderingen af kvalitet indgår bl.a.:

- Forventet evne til at levere høj rettidighed
- Evne til at genoprette trafik ved uregelmæssigheder, herunder kvalitet i tilbudt erstatningstransport og information til passagerer
- Servicekonceptet på stationer og i tog, herunder renholdning og opsyn
- Koncepter for information til passagerer og samarbejde med relevante interessenter
- Markedsføringsstrategi og koncepter for øget passagertal og øget kundetilfredshed
- Eventuelle forslag til alternativ køreplan
- Levering af passagerdata og anden rapportering

Ved evaluering af tilbudet vil der blive lagt vægt på, at tilbudsgiveren har sandsynliggjort, at tilbudsgiver kan udføre persontransporten til passagerernes tilfredshed og samtidig understøtte trafikudviklingen i regionen.

Leveringssikkerhed er sikkerheden for, at operatøren leverer den aftalte ydelse i den aftalte kvalitet fra første driftsdag og hele vejen gennem driftsperioden. I bedømmelsen af leveringssikkerhed indgår bl.a.:

- Oplæg til gennemførelse af forberedelsesperiode, herunder en hensigtsmæssig planlægning for opfyldelse af milepæle
- Rekruttering og uddannelse af personale
- Operatørorganisationens robusthed
- Koncepter for omløbsplanlægning, personaleplanlægning og trafikdisponering

Ved pointgivningen anvendes der for alle tre kriterier en skala fra 1-10, hvor 10 er den højeste score.

### **7.2.3 Valg af vindende tilbud**

Når Trafikstyrelsen og Skånetrafiken har afsluttet deres respektive evalueringer af de modtagne tilbud, vil der ske en koordinering og udveksling af objektiv information, som muliggør endeligt valg af vindende tilbud.

Tilbudsgiverne har mulighed for at afgive op til to tilbud:

1. Et tilbud afgivet under forudsætning af at tilbudsgiveren kun vinder i Danmark (A tilbud) og/eller
2. Et tilbud afgivet under forudsætning af at tilbudsgiveren vinder i både Danmark og i Sverige, eller at en navngiven samarbejdspartner vinder i Sverige (B tilbud).

Med henblik på at sikre størst mulig sandsynlighed for at få et resultat som er så tæt på det optimale resultat for de to udbud under ét, gennemføres derefter en korrektion af B tilbudene.

Princippet bag korrektionen er, at hvert enkelt B-tilbuds totale pointtal opgøres som pointtildelingen i det ene land - minus differensen mellem det pågældende tilbuds point i det andet land og det økonomisk mest fordelagtige B-tilbuds point i det andet land.

Trafikstyrelsen har i samarbejde med Skånetrafiken og Transport- og Energiministeriets departement gennem de seneste måneder udviklet den beskrevne korrektionsmodel, som betyder, at det er altovervejende sandsynligt, at der opnås samme operatør på begge sider. Modellens principper har været drøftet med både EU-Kommissionen og

Kammeradvokaten, og vurderingen herfra er, at modellen ikke har fortilfælde i den europæiske udbudsret, men grundlæggende ikke er direkte i konflikt med udbudsdirektivet. Et vigtigt element i den forbindelse er, at modellen vil blive lagt åbent frem både i Danmark og Sverige, således at det vil være klart for alle bydere, at tilbuddene vil blive vurderet på grundlag af modellen.

[Resten foreslås slettet:]