

AVTALE OM ALTERNATIV TRANSPORT

1 Partene

Denne avtalens parter er:

Bane NOR SF (Bane NOR)

Postadresse: Postboks 4350; 2308 Hamar

Organisasjonsnummer: 917 082 308

og

xxxx (jernbaneforetak)

Adresse:

Organisasjonsnummer:

2 Formål

I tråd med jernbanereformen innfører Bane NOR en ensidig kompensasjonsordning som har til formål å dekke en andel av persontogselskapenes kostnader til alternativ transport knyttet til Bane NORs planlagte vedlikeholds- og utbyggingsaktiviteter.

Formålet er å gi ønskelige incitamenter for Bane NOR og persontogselskapene:

- effektiv prosjektgjennomføring fra Bane NORs side
- at enkeltaktivitetene har kostnadsoptimale stengningsbehov
- størst mulig aktivitet i de periodene som er definert
- effektiv løsning for alternativ transport (buss, taxi eller annet)
- riktig volum
- riktig kostnad

Samarbeidet mellom partene skal legge til rette for effektiv håndtering av flere brudd i eller rundt samme tidsrom til de reisende. Brudd i kjede eller flere brudd i tilknyttede geografiske områder vil som regel bli håndtert som ett brudd.

3 Bakgrunn

Bane NOR har i henhold til avtale med Jernbanedirektoratet ansvaret for å administrere en kompensasjonsordning for kostnadsdekning for alternativ transport («Buss for tog») ved planlagte innstillinger knyttet til vedlikehold og utbygging av infrastrukturen.

4 Ordningen var frem til 31.12.2017 en særordning mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS. Bane NOR overtok ordningen med virkning fra 2018. Ordningen omfatter på like vilkår alle persontogsselskap som trafikkerer i Norge. Forholdet til erstatningsansvaret etter AST

Denne kompensasjonsordningen inngår ikke i avtale om sportilgang og bruk av tjenester (AST), men gjør ingen innskrenkninger i avtalepartenes adgang til å kreve erstatning i henhold til reguleringene i AST punkt 17. Ved eventuell erstatningsutmåling skal det imidlertid gjøres fratrukket krone for krone i erstatningsbeløpet med den kompensasjonen den erstatningsberettigede måtte ha mottatt for samme forhold på grunnlag av denne kompensasjonsordningen.

5 Årsakskategorier /-koder som inngår i ordningen for alternativ transport

Bane NOR utarbeider «Banetekniske planforutsetninger» (BTP) ¹ som grunnlag i kapasitetsfordelingsprosessen. Kompensasjonsordningen for alternativ transport er avgrenset kun til planlagte innstillinger som tilsvarer årsakskategorien² «**Infrastruktur**» og årsakskode 5 «**Planlagte innstillinger**». Disse innstillingene skal i hovedsak inngå i planforutsetningene i ruteplanprosessen og fastsettes gjennom denne. Oversikt over planlagte innstillinger finnes på Bane NORs Kundeportal; nærmere bestemt i [ARBIS](#).

6 Roller, ansvar og innhold

6.1 Roller og ansvar

Det legges til grunn at partene har følgende roller og ansvar:

Bane NOR:	<ul style="list-style-type: none">• Yte kompensasjon etter regning• Fastsettelse av spesifikt kompensasjonsbeløp; se 7.1
Jernbaneforetaket:	<ul style="list-style-type: none">• Fremme forslag til omfang og kompensasjon; se 7.1• Fullt eneansvar for at kunden gis et tilfredsstillende alternativt tilbud• Dekke selv alle kostnader til alternativ transport ved planlagte innstillinger utover den kompensasjon som ytes i samsvar med denne avtalen• Informasjon i tog og/eller på egne digitale plattformer• All annen kundebehandling, inkludert håndtering av kundeklager• Fakturering av Bane NOR etterskuddsvis i henhold til denne avtale

6.2 Hva inngår i avtalen

Bane NOR kompenserer 80 % av den kostnaden jernbaneforetaket har til innleie av busser m/sjåfør knyttet til gjennomført planlagt innstilling uavhengig av når innstillingen har fått status «Fastlagt» i

¹ BTP omfatter også vedlikeholdsaktiviteter hvor banen ikke blir stengt, men hvor andre forhold med infrastrukturen er gjeldende; f.eks. nedsatt hastighet mv. og hvor alternativ transport ikke er aktuelt. Her gis også innspillene til planlagte innstillinger ulik «status» ut fra hvor i prosessen innspillet er, som f.eks. til høring, fastlagt, operativt eller utgår.

² De koder som benyttes i Bane NORs system for «Trafikkinformasjon og Oppfølgingssystem» (TIOS) for å fastsette årsaken til forsinkelser og innstillinger i toggangen.

ARBIS. Dersom taxi er en mer kostnadseffektiv løsning som dekker behovet, skal dette benyttes istedenfor buss.

Dersom Bane NOR kansellerer en planlagt innstilling mer enn åtte (8) uker før det planlagte bruddet, gis det ingen kompensasjon. Dersom kanselleringen skjer senere enn åtte (8) uker før det planlagte bruddet, kompenserer Bane NOR 80 % av de eventuelle avbestillingskostnadene til jernbaneforetaket relatert til fakturerte beløp fra underleverandør/busselskap.

Kompensasjonsordningen er basert på at jernbaneforetaket gjennomfører kostnadseffektive innkjøp av transporttjenestene. Bane NOR forventer at jernbaneforetaket har innhentet konkurrerende tilbud som grunnlag for valg av leverandør(er). Eventuelt avvik fra dette utgangspunktet skal begrunnes særskilt når kravet fremsettes overfor Bane NOR.

Bane NOR forventer at jernbaneforetaket planlegger for innstillingene i god tid i forveien for å unngå fordyrende hastekjøp. Bane NOR forplikter seg til å skape størst mulig forutsigbarhet i fastsettelsen av planlagte innstillinger.

7 Fremsettelse av krav

7.1 Faktura

Det må fremmes spesifikt og konkretisert samlefakturaer fra jernbaneforetaket kvartalsvis for de krav som ønskes fremmet for Bane NOR. Medfølgende dokumentasjon skal være:

- liste over innstilte strekninger hvor det har blitt benyttet alternativ transport som fakturaen gjelder for
- hver innstilt strekning merkes med ARBIS-id, dato for innstilling og kronebeløp eksklusiv mva. Dersom det er satt opp et samlet busstilbud som dekker flere ARBIS-id-er, angis alle aktuelle ARBIS-id-er som det beløpet gjelder for

Kontroll av dokumentasjon/underbilag kan foretas gjennom stikkprøver hos jernbaneforetaket både av Bane NORs personale og/eller Bane NORs revisjonsfirma.

Bane NOR kan gi utfyllende bestemmelser om fakturarutiner, herunder hvordan fakturaen skal merkes.

7.2 Bane NORs behandling av kravet

Bane NOR behandler mottatte krav fortløpende. Bane NOR kan etterspørre ytterligere informasjon dersom dette er nødvendig for å ta stilling til kravet. Bane NOR forbeholder seg på generelt grunnlag retten til å avkorte mottatte krav dersom kjøpene som kreves dekkes framstår som lite kostnadseffektive som følge av mangelfull innretning eller planlegging fra jernbaneforetakets side.

8 Ikrafttredelse, oppsigelse og endring

Denne avtalen trer i kraft fra og med 1. januar 2020. Fra samme tidspunkt opphører eventuelle tidligere avtaler mellom Bane NOR og jernbaneforetaket om kompensasjonsordning for alternativ transport.

Avtalen gjelder løpende, og kan sies opp av begge parter med virkning fra påfølgende ruteterminskifte. Oppsigelse må være meddelt den annen part senest 9 måneder før ruterterminskifte. Bane NOR kan si opp avtalen med umiddelbar virkning dersom det skjer endringer i den offentlige finansieringen som ligger til grunn for ordningen, eller dersom andre saklige grunner foreligger.

Bane NOR kan ensidig endre avtalen dersom saklige grunner foreligger. Jernbaneforetakene skal konsulteres før endringene trer i kraft.

	For Bane NOR SF	For jernbaneforetak
Sted		
Dato		
Signatur		
Navn		
Stilling		