

Dato  
J. nr. 2011-4455

### **Aftale mellem Transportministeriet og Region Nordjylland om overdragelse af trafikøberansvaret for regionaltogstrafik mellem Skørping og Frederikshavn**

Med denne aftale overdrages trafikøberansvaret for regionaltogstrafikken mellem Skørping og Frederikshavn fra Staten til Region Nordjylland (Regionen). Region Nordjylland aftaler med Nordjyllands Trafikselskab (NT), at trafikskabet fremover varetager samme opgaver for Regionens regionaltogstrafik på statens baner som for lokalbanerne.

#### ***1. Regionens opgaver***

Region Nordjylland overtager med virkning fra kontraktstart ansvaret for regional togtrafikbetjening på statens jernbanestrækning mellem Skørping og Frederikshavn.

Regionen sørger for den praktiske udførelse af togdriften gennem eget lokalt togselskab og/eller ved indkøb hos andre operatører, herunder eventuelt DSB.

Regionen, eller Regionens operatør, er selv ansvarlig for alt nødvendigt materiel til gennemførelse af driften.

NT varetager på vegne af Regionen koordineringen mellem togtrafikken og øvrig kollektiv trafik i regionen.

Regionen fastlægger hvilke stationer, som skal betjenes, driftsomfang og kvalitetsniveau.

NT fastlægger takster for brug af regionale tog i henhold til lov om trafikskaber samt de gældende aftaler i Bus & Tog samarbejdet. Muligheder for køb og anvendelse af rejschjemmel følger aftalerne i Bus & Tog samarbejdet.

Indtægter fra rejser med regionaltog på statens jernbanestrækning i Nordjylland tilfalder Regionen, der kan videreformidle disse til trafikskabet eller operatøren afhængig af den organisering, som Regionen bestemmer.



Regionen forpligtes til at deltage i Forbrugerrådets målinger af kundetilfredsheden i togene på statens banestrækning via ”Passagerpuls”, til at medvirke til gennemførelse af disse målinger, samt udlevere de data, som efterspørges af Forbrugerrådet, i det omfang disse data findes eller rimeligt kan skabes.

## **2. Statens opgaver**

Staten har ansvaret for togforbindelserne mellem Nordjylland og det øvrige Danmark.

DSB udfører landsdelstrafikken for Staten, som kan vælge at indkøbe landsdelstrafikken hos en anden operatør, der i så fald træder i DSB's sted i denne aftale.

DSB forudsættes fremover at køre tog mellem Aalborg og det øvrige Danmark to gange i timen i hver retning, idet det præcise omfang fastlægges i trafikkontrakten mellem Transportministeren og DSB.

DSB betjener Vendsyssel med 6 daglige direkte fjerntog i hver retning, som af hensyn til banekapaciteten fordeles med et DSB tog hver tredje time, så der altid højst er et fjerntog på banestrækningen nord for Aalborg af gangen.

Det kan i tilfælde af uregelmæssigheder i toggangen syd for Aalborg blive nødvendigt at aflyse fjerntogsafgange fra Aalborg mod Frederikshavn for at overholde denne bestemmelse. Regionen er forpligtet til at sørge for befordring af de fjerntogspassagerer som berøres heraf. Bestemmelsen evalueres efter 2 år, men kan om nødvendig tages op til vurdering tidligere. Fjerntog forudsættes i Vendsyssel alene at betjene stationerne Brønderslev, Hjørring og Frederikshavn. DSB kan selv efter aftale med Regionen vælge at betjene flere stationer.

DSB vil én gang i timen i hver retning betjene Skørping med IC tog. Dette stop kan ændres til Støvring, hvis regionen senest 15 måneder forud for et køreplansskifte fremsætter ønske herom.

DSB er forpligtet til at meddele NT sine planer for en kommende køreplan senest 1 år før en ny køreplan. Planlægning af kørslen i Vendsyssel forudsættes at ske i et tæt samarbejde mellem DSB og NT.

DSB's tog, som udføres i henhold til forhandlet kontrakt med staten, skal kunne benyttes til rejser internt i Nordjylland efter de bestemmelser, som i øvrigt gælder for DSB. DSB er forpligtet til at varetage sin betjening af passagererne på strækningerne i Nordjylland efter de principper, som gælder for DSB kontrakten generelt.



Deling af indtægter mellem DSB og NT følger aftalerne i Bus & Tog samarbejdet.

Side 3/7

### **3. Tildeling af banekapacitet**

Regionens operatør ansøger om tildeling af infrastrukturkapacitet hos Banedanmark i henhold til Bek 59 af 2. februar 2004 med senere ændring, jf. Bek 421 af 26. maj 2009.

Ved tildeling af banekapacitet søges alle ønsker opfyldt i videst mulige omfang. I tilfælde af uenighed får tog over lange afstande fortrinsret til at vælge køreplan.

Regionens operatør indgår kontrakt med Banedanmark om adgang til at benytte Banedanmarks infrastruktur på linje med anden offentlig servicetrafik med de til enhver tid gældende regler og vilkår.

I henhold til adgangskontrakten påtager Banedanmark sig ikke ansvar for udgifter til driftstab og erstatningskørsel i forbindelse med uregelmæssigheder på infrastrukturen.

Såfremt der efter aftalens indgåelse sker væsentlige ændringer i de for denne aftalte økonomiske forudsætninger eller der optræder væsentlige uforudsete hændelser af ekstraordinær karakter, der får væsentlige konsekvenser for parternes grundlæggende rettigheder og forpligtelser under aftalen, er parterne berettiget til at genforhandle aftalen.

### **4. Stationer**

Ansvar for infrastrukturen på alle nuværende stationer mellem Skørping og Frederikshavn påhviler Banedanmark.

DSB ejer - og har driftsansvaret for - publikumsvendte faciliteter på alle nuværende stationer mellem Skørping og Frederikshavn. Generelle betalingsbetingelser for anvendelse af DSB's stationer forudsættes fastlagt i ny DSB kontrakt for perioden efter 2014.

Regionen og DSB indgår senest 1. juli 2015 en gensidig aftale om brug af stationer og udstyr som:

- identificerer DSB's ejerskab og nuværende opgaver af enhver art på stationerne
- fastsætter vilkår for brug af DSB's aktiver og ydelser
- placerer det fremtidige driftsansvar og rettigheder mellem Regionen og DSB



- fastsætter den eventuelle lejeudgift for brug af DSB's faciliteter efter de fastsatte principper i DSB kontrakten

Side 4/7

DSB er kontraktligt forpligtet til at tilstræbe ensartede vedligeholdelses- og udstyrsstandard på alle DSB ejede stationer, uanset om DSB's tog selv betjener stationerne.

Hvis staten vælger, at overdrage DSB's ansvar for stationerne til anden part, træder denne i DSB's sted i denne aftale.

Regionen kan i samarbejde med Banedanmark vælge at oprette nye stationer, mod selv at afholde alle de nødvendige omkostninger, samt at stå for de løbende driftsomkostninger.

## **5. Samarbejde med DSB**

Det forudsættes, at Regionen/Regionens operatør og DSB, samarbejder tæt og konstruktivt både før og efter Regionens overtagelse af trafikøberansvaret for regionaltogtrafikken, med henblik på at sikre den bedste mulige tilrettelæggelse af den samlede kollektive trafik i Nordjylland.

Ud fra principperne i denne aftale, og den bagvedliggende dialog mellem Regionen og Transportministeriet indgår Regionen inden 1. juli 2015 aftale med DSB, som sikrer grundlaget for den bedst mulige tilrettelæggelse og udførelse af de to parter parallelle togtrafik i regionen. Aftalen skal med udgangspunkt i intentionerne i og bag denne aftale omfatte alle relevante grænseflader vedrørende planlægning, praktisk udførelse og passagerbetjening. I tilfælde af eventuel uenighed træffer Transportministeriet nærmere afgørelse.

## **6. Tilskud**

Under forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse modtager Region Nordjylland med virkning fra kontraktstart et årligt statstilskud til togdriften Skørping – Frederikshavn.

Statstilskuddet udgør 64,5 mio. kr. årligt.

Ved ændringer af afgifterne for brug af Banedanmarks net, som afviger fra den almindelige prisudvikling, reguleres tilskuddet med den økonomiske nettoeffekt af afgiftsændringen for det trafikomfang der udføres på tidspunktet for afgiftsændringen, således at Regionen stilles økonomisk neutralt. Hvis afgifterne ændres i perioden inden regionens overtagelse af driften reguleres tilskuddet i forhold til det planlagte trafikomfang.



Regionen kompenseres for alle udgifter i forbindelse med installation af ETCS-udstyr (ERTMS2) og GSM-R cap radios i op til 9 tog via Banedanmarks signalprogram.

Tilskuddet forhøjes med et årligt beløb, som svarer til dækning af omkostningerne ved anvendelsen af DSB's nuværende stationer på BaneDanmarks banestrækninger og udstyr mv. jf. afsnit 4, i det omfang stationer og udstyr ikke stilles vederlagsfrit til rådighed.

Hvis staten vælger at overdrage DSB's ansvar for stationerne til anden part, kompenseres Regionen for evt. meromkostninger herved.

Tilskuddet er opgjort i 2014 prisniveau og reguleres med den på finansloven forudsatte udvikling i pris og lønindekset<sup>1</sup>.

I aftalens første og sidste år begrænses tilskuddet til den forholdsmæssige del af året, som aftalen er gældende for.

Det statslige tilskud kan anvendes til alle typer udgifter vedrørende togdrift på strækningen Skørping – Frederikshavn, herunder driftsomkostninger, en rimelig fortjeneste til operatøren og alle investeringer i tog, stationer, udstyr og infrastruktur i forbindelse med togdriften på strækningen.

Tilskuddet kan anvendes til indkøb af bustransport til erstatningskørsel for togtrafik under unormale forhold.

Regionen kan opspare midler fra et år til et andet. Staten kan dog kræve eventuelle udisponerede midler tilbageført ved eventuelt ophør af aftalen.

Regionen redegør en gang årligt til Transportministeriet for anvendelsen af tilskuddet på statens banestrækning, herunder for den økonomiske afgrænsning i forhold til de lokalt ejede banestrækninger (Hirtshalsbanen og Skagensbanen).

## **7. Mål for forsøget**

Overdragelse af ansvaret for den regionale togtrafik er et forsøg, der jf. regeringens konkurrencepolitiske udspil fra 2012 sigter på at skabe:

- øget lokal indflydelse,
- øget sammenhæng i lokal kollektiv trafik,
- mere effektiv drift og
- bevarelse af en høj grad af forsyningssikkerhed

---

<sup>1</sup> Eller svarende til det indeks, der til enhver tid bliver lagt til grund for DSB kontrakten.



Decentraliseringen af trafikøberansvaret opfylder disse delmål.

Side 6/7

Regionen udarbejder forslag til metode for vurdering af forsøgets konsekvenser for sammenhængen i den kollektive trafik.

Med henblik på vurdering af effektivitet og forsyningsikkerhed redegør Regionen hvert år inden udgangen af marts måned for følgende forhold vedrørende året før:

- antal producerede togkm
- antal rejser og passagerkilometer i regionens tog
- samlede omkostninger ved udførelse af togdriften
- gennemførte antal togafgange i forhold til planlagte
- rettidighed med tilhørende ansvarsfordeling på regionens operatør, Banedanmark og eksterne parter
- pålidelighed med tilhørende ansvarsfordeling på regionens operatør, Banedanmark og eksterne parter
- resultatet af kundetilfredshedsmålinger

Opgørelserne kan baseres på en kalkulatorisk fordeling af økonomi og transportarbejde på statens hhv. regionens egne baner.

### **8. Aftaleperiodens længde**

Aftalen gælder for perioden fra køreplansskiftet i december 2016 til køreplansskiftet i december 2021.

Regionen kan inden 1. december 2015 give meddelelse om eventuel senere overtagelsesdato, som i givet fald aftales mere præcist mellem parterne. Såfremt Regionen meddeler en senere overtagelse, fortsætter den nuværende DSB betjening uforandret fra køreplansskiftet og frem til den aftalte overtagelsesdato.

Hvis erfaringerne med driften i de første 3 år har været tilfredsstillende, kan parterne vælge at forlænge aftalen uændret med virkning indtil åbningstidspunktet for elektrificering af strækningen Lindholm – Frederikshavn, som forudsættes færdig inden udgangen af 2025. Forlængelsen skal bekræftes senest 1. april 2020.

Kontrakten kan tilpasses, såfremt åbningen af banebetjening af Aalborg Lufthavn nødvendiggør justeringer.

Efter eventuelt udløb af aftalen fastlægges togbetjeningen i Nordjylland på linje med prioritering af togbetjeningen på det øvrige statslige banenet, idet staten ikke forpligtes til at fastholde et eventuelt specielt højt niveau i Nordjylland.



## **9. Overtagelse af materiel**

Side 7/7

Hvis aftalen opsiges pr december 2021, eller ikke videreføres efter 2025, er Transportministeren – eller den som har overtaget ansvaret herfor – forpligtet til at overtage togmateriel som anvendes til udførsel af regionaltogetrafik mellem Skørping og Frederikshavn, såfremt regionen fremsætter ønsker herom. Et sådant ønske skal fremsættes senest 15 måneder før ophør af trafikbetjeningen.

Overtagelsen sker til en statslig købesum, der svarer til værdien af det overtagne.

Værdien af materiel indkøbt som nyt fastsættes til den lineært nedskrevne restværdi over 26 år med tillæg af den ligeledes nedskrevne momsudgift.

Værdien af materiel indkøbt som brugt fastsættes til den lineært nedskrevne restværdi i det antal år som sammen med materiellets alder på indsættelsestidspunktet summer op til 26 år med tillæg af den på samme måde nedskrevne momsudgift.

Værdien af engangsforbedringer på brugt materiel i forbindelse med indsættelsen fastsættes til den lineært nedskrevne værdi af dokumenterede engangsinvesteringer over 26 år med tillæg af den ligeledes nedskrevne momsudgift.

Værdien af engangsforbedringer fastlægges i fællesskab mellem parterne i forbindelse med første indsættelse i drift. I tilfælde af uenighed om værdifastsættelsen afgøres denne af 2 uafhængige vurderingsmænd hvoraf hver part har udpeget en.

Værdien af specialværktøj og omløbsdele fastsættes til markedsprisen på overdragelsestidspunktet. I tilfælde af uenighed mellem parterne om markedsværdien afgøres denne af 2 uafhængige vurderingsmænd.

### ***Underskifter:***

Dato: \_\_\_\_\_

Magnus Heuniche  
Transportminister

Ulla Astman  
Regionsrådsformand  
Region Nordjylland