



Jernbane-
direktoratet

Bonus/Malus i konkurransen om sporet

Seniorrådgiver Frode Hjelde Jdir

Hvorfor bonus/malus og hvordan utforme systemene?

- Jernbanereformens målsetning er bedre og billigere persontransport – Mer effektivitet per skattekrone
- Hvordan utnytte togoperatørenes jakt på profitt slik at de legger seg enda mer i selene?
- Hvordan hindre at operatørenes entusiasme faller over tid?
- Svaret er gulrot og pisk! Hvor:
- Gulrot = bonus og
- Pisk = malus
- Og hvordan disse formuleres.

Trafikkpakkene 1, 2 og 3 - BONUS

- Alle tre pakkene har en **OPPSTARTSBONUS** som er trinnvis
- Bommer man på ett trinn => tapes bonusen for det trinnet
- Trafikkstart etter avtalt tid => tapes hele bonusen – Uansett
- Alle tre pakkene har bonus for økt **KUNDETILFREDSHET (= KTI)**
- Trafikkpakkene 1 og 2 har også:
- Bonus for en økning i passasjerkilometer (= PKM)
- Trafikkpakke 2:
- Bonus for testing av nullutslippstog

Trafikkpakkene 1, 2 og 3 - MALUS

- For alle trafikkpakkene gjelder følgende:
- FORSINKET tertialrapportering:
 - => DAGSBØTER
- VESENTLIGE FEIL i rapportering og manglende OPPRETTING:
 - => DAGSBØTER
- UFULLSTENDIG rapportering og egenrapportering ved kontraktsslutt:
 - => DAGSBØTER
- INNSTILLINGER av togavganger
 - => MALUSSATS/BOT per innstilt avgang per linje

