

Kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB  
om fjern – og regionaltrafik udført som of-  
fentlig service i perioden 2005-2014



**Titel:** Kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB om fjern – og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014

**Udgivet af:** Trafikministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K  
e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

**Udarbejdet af:**  
**Oplag:** ekspl.  
**ISBN:** 87-

# Indholdsfortegnelse

Indholdsfortegnelse .....	3
1. Ydelse.....	6
1.1. Afgrænsning.....	6
1.2. Trafikydelsen.....	7
1.3. Trafikeringsplanens indhold .....	8
1.4. Standsningsplan.....	11
1.5. Linjeplan.....	11
1.6. Siddepladskapacitet .....	12
1.7. Regularitet.....	12
1.8. Pålidelighed.....	13
1.9. Kundetilfredshed .....	14
1.10. Driftsforstyrrelser.....	16
1.11. Særlige forhold.....	16
1.12. Særlige produkter.....	17
2. Takster.....	18
2.1. Fordeling af takstkompetencen .....	18
2.2. Takster, der fastsættes af DSB .....	18
2.3. Takster for rejser internt i amterne .....	19
2.4. Takster for rejser internt i Hovedstadsområdet .....	19
2.5. Takster for rejser over Øresund .....	19
2.6. Takster for rejser mellem flere operatører .....	20
3. Trafikydelsens afgrænsning i forhold til fri trafik.....	21
3.1. Offentlig servicetrafik.....	21
3.2. Fri trafik .....	21
3.3. Mulig udvidelse af offentlig servicetrafik .....	21
4. Stationsmoderniseringer.....	22
4.1. Ansvar og pligter .....	22
4.2. Stationsmodernisering.....	22
5. Forpligtelser.....	24
5.1. Forpligtelser ved overdragelse af trafik .....	24
5.2. Offentlig service forpligtelser i øvrigt .....	27
5.3. Forpligtelser i øvrigt.....	29
6. Regulering af kontrakten i forbindelse med udbud .....	31
6.1. Opsigelse .....	31
6.2. Reduktion af kontraktbetalingen .....	31
6.3. Tog og stationer .....	32
7. Kontraktbetaling.....	33
8. Misligholdelsesbeføjelser.....	35
9. Rapportering.....	38
9.1. Rapportering .....	38
9.2. Øvrige oplysninger .....	40
10. Afsluttende juridiske bestemmelser .....	41
10.1. Myndighedskrav m.v. ....	41
10.2. Inspektion.....	41
10.3. Tavshedspligt .....	41
10.4. Overdragelse.....	42
10.5. Genforhandling.....	42
10.6. Ændringer af kontrakten.....	43
10.7. Kontrakteksemplarer .....	43

10.8. Underskrift og datering .....	43
11. Bilag .....	44
11.1. Bilag 1: Trafikeringsplan.....	44
11.2. Bilag 2: Midtvejsevaluering .....	54
11.3. Bilag 3: Regularitet og pålidelighed.....	57
11.4. Bilag 4: Kundetilfredshed .....	59
11.5. Bilag 5: Handicapservice.....	64
11.6. Bilag 6: Takststigningslofter .....	65
11.7. Bilag 7: Relationer til andre ministerier.....	70
11.8. Bilag 8: Fordeling af budgettet på delstrækninger.....	71
11.9. Bilag 9: Retningslinjer for samarbejdet mellem DSB og ARRIVA .....	73

## Indledning

Denne kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB omfatter udførelse af offentlig servicetrafik med fjern- og regionaltoget for perioden 1. januar 2005 til 31. december 2014.

Målet med kontrakten er at sætte nogle klare rammer for udførelse af opgaven på en måde, der for staten sikrer den bedst mulige udvikling af passagertrafikken med tog for de økonomiske midler, der er til rådighed for indkøb af togtrafik, og for DSB sikrer en sund økonomi.

Kontrakten sigter på at fastlægge trafikydelsen og de betingelser, hvorunder den skal produceres, samt den relevante afgrænsning i forhold til tredje part. I det omfang det måtte vise sig, at kontrakten ikke i en tilstrækkelig grad dækker alle relevante forhold og afgrænsninger, optager parterne forhandlinger, som i en konstruktiv ånd skal søge at løse de pågældende spørgsmål.

Kontrakten kan suppleres gennem indgåelse af tillægskontrakter.

Ved udarbejdelsen af nærværende kontrakt bestående af hovedkontrakt og bilag er der udfoldet store bestræbelser på at undgå modstrid mellem de enkelte bestemmelser, og kontrakten skal forstås og fortolkes ud fra en formodning om, at der ikke er modstrid. Såfremt der alligevel konstateres modstrid gælder hovedkontrakten forud for bilagene.

Kontraktens parter er bevidste om, at kontrakten ikke fritager parterne fra at overholde den generelle offentligretlige regulering, herunder den generelle konkurrenceretlige regulering.

# 1. Ydelse

## 1.1. Afgrænsning

- 1.1.1. Den forhandlede kontrakt omfatter udførelse af offentlig servicetrafik med tog på følgende banestrækninger:

København - Odense - Århus - Frederikshavn  
København - Helsingør  
København - Kastrup - Peberholm  
Roskilde - Kalundborg  
Roskilde - Køge - Næstved  
Ringsted - Nykøbing Falster - Rødby  
Nykøbing Falster - Gedser  
Odense - Svendborg  
Århus - Grenå  
Snoghøj - Kolding  
Fredericia - Taulov  
Kolding - Esbjerg  
Lunderskov - Tinglev - Sønderborg  
Tinglev - Padborg  
Vejle - Herning - Struer

- 1.1.2. På strækningerne

Århus – Langå – Struer  
Struer – Thisted

udføres trafik uden, at billetindtægterne tilfalder DSB.

- 1.1.3. På strækningerne

København - Rødby - Hamburg  
København/Østjylland - Padborg - Hamburg

udføres international togtrafik i samarbejde med udenlandske partnere.

- 1.1.4. På strækningen

Peberholm - Ystad

udfører DSB trafik på udenlandsk område.

## 1.2. Trafikydelsen

- 1.2.1. Den trafikydelse, som DSB skal levere, defineres af en 1. *trafikeringsplan*, der angiver antal tog, fordelt på delstrækninger og tidsintervaller, 2. en *standsningsplan*, der angiver betjeningen af standsningssteder og 3. en *linjeplan*, der angiver krav til gennemgående togforbindelser.

I tilfælde af justeringer af trafikydelsen afgøres eventuelle opståede fortolkningsspørgsmål ved, at trafikeringsplanen har forrang for standsningsplanen og denne har forrang for linjeplanen.

- 1.2.2. Kun tog, som er optaget i en køreplan, og som er offentligt tilgængelige for alle passagerer med standardbillet i de relationer, som toget betjener, kan opfylde trafikforpligtelsen.
- 1.2.3. DSB er desuden forpligtet til at sikre tilstrækkelig siddepladskapacitet, jf. bestemmelserne i pkt. 1.6.
- 1.2.4. DSB kan i tilfælde, hvor der forventes en ekstra belastning af de ordinære tog, og det er muligt under hensyn til banekapaciteten, indsætte tog til aflastning af de ordinære offentlige service tog mellem standsningssteder inden for det net, som er angivet i pkt. 1.1.1. Når disse tog kan benyttes af passagerer med standardbillet i de relationer, som toget betjener, betragtes de som en del af offentlig servicetrafikken.
- 1.2.5. De tog, som skal køre i henhold til trafikeringsplanen, kan påregne at opnå den nødvendige banekapacitet på Banedanmarks strækninger. De præcise minuttal afstemmes som led i den normale kapacitetsansøgning til Banedanmark.

Ved kørsel på udenlandsk strækning indgives ansøgning til den pågældende infrastrukturforvalter.

Trafikministeriet kan med 7 måneders varsel forud for en køreplansperiode beslutte, at der på strækninger med manglende banekapacitet må ske tilpasninger af systemkøreplaner eller i enkelte tilfælde eventuelt reduktioner af trafikomfanget for at muliggøre kørsel med godstog til lokaliteter, som der under normale omstændigheder ellers ikke ville være praktisk mulighed for at betjene i andre tidsrum end nattetimerne.

Trafikministeriet kan med samme varsel ligeledes beslutte, at der på strækninger med manglende banekapacitet må ske tilpasninger af systemkøreplaner eller i enkelte tilfælde eventuelt reduktioner af trafikomfanget for at muliggøre kørsel med internationale passagertog, jf. 1.3.5

- 1.2.6. På de strækninger, hvor DSB er eneste offentlig service operatør, fastsætter DSB den præcise køreplan inden for trafikeringsplanens rammer, dog under hensyn til Banedanmarks normale kapacitetstildeling.

I forbindelse med et udbud af den svenske del af Øresundstrafikken kan der være behov for at revurdere DSB's ansvar for så vidt angår køreplanlægningskompetencen på strækningen mellem Helsingør og Peberholm. Trafikministeriet og DSB vil i forbindelse med en sådan revurdering kunne indgå en tillægskontrakt herom.

På strækninger, hvor der samtidig drives trafik efter en forhandlet og en udbudt kontrakt, fastsættes køreplanen af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger efter samråd med operatørerne senest 8 måneder før køreplanperiodens ikrafttræden. På strækningerne Århus – Langå, Århus – Skanderborg, Esbjerg – Bramminge og Holstebro – Struer aftales køreplanen dog mellem DSB og ARRIVA frem til 2011.

På strækningerne Århus – Langå - Struer og Struer - Thisted bestemmes køreplanen af operatøren af den udbudte trafik på de to strækninger, idet DSB dog bestemmer, hvornår toget kører ind på hhv. skal forlade operatørens net.

Udkast til samlet køreplan for den trafik, som DSB udfører i henhold til denne kontrakt, indsendes senest 5 måneder før ikrafttræden til Trafikministeriet med henblik på godkendelse af, at trafikforpligtelserne vil blive opfyldt.

### **1.3. Trafikeringsplanens indhold**

- 1.3.1. I perioden fra 1. januar til 8. januar 2005 udfører DSB den trafikbetjening, som er indeholdt i den gældende køreplan for 2004.

Tabel 1 i bilag 1 angiver den trafikbetjening, som DSB skal udføre i perioden fra 9. januar 2005 og frem til køreplansskiftet 10. december 2005.

I tabel 2 er vist de særlige tog, som DSB kun skal køre et begrænset antal gange pr. dag. Denne tabel gælder for hele perioden 2005-2014.

- 1.3.2. Trafikforpligtelsen fra 2006 og frem er defineret for 41 delstrækninger og tidsintervaller, som tilsammen dækker hele nettet og alle timer af ugen.

DSB kan på hver delstrækning tilpasse de præcise starttidspunkter for de pågældende tidsintervaller i det omfang, det imødekommer flere passagerers behov. Længden af alle tidsintervaller skal efter den eventuelle justering på hver delstrækning svare til den i trafikeringsplanen forudsatte.

Tabel 3 i bilag 1 angiver en udvidet trafikbetjening, som DSB skal udføre i perioden fra 11. december 2005 til 31. december 2014, men som



kan falde bort fra køreplansskiftet i december 2009, jf. pkt. 1.3.3. Starttidspunktet afhænger af, at DSB råder over tilstrækkeligt mange tog, jf. leveringsplanen for nye tog omtalt i pkt. 1.10.3. Konsekvenser af eventuelle forsinkelser vil i givet fald skulle aftales i en tillægskontrakt.

Tabel 4 i bilag 1 angiver den trafikbetjening, som Trafikministeriet under alle omstændigheder vil købe i perioden fra køreplansskiftet 2009/2010 til 31. december 2014.

- 1.3.3. Trafikken i tabel 3 er baseret på en vurdering fra DSB om, at det er muligt at udføre den ekstra trafik i forhold til trafikomfanget i tabel 4 uden nettoomkostninger for DSB.

Opfyldelsen af denne forudsætning for den trafik, som er oplyst i tabel 5 i bilag 1, afprøves ved udgangen af 2008 på baggrund af den metode, der er beskrevet i bilag 2.

På de strækninger og tidsintervaller, hvor trafikken i tabel 5 ikke belaster DSB's økonomi, videreføres betjeningen i resten af kontraktperioden.

På de strækninger og tidsintervaller, hvor betingelsen ikke er opfyldt, kan såvel DSB som Trafikministeriet reducere trafikbetjeningen med virkning fra køreplanen 2010.

- 1.3.4. DSB udfører direkte togforbindelse mellem København og Struer via Langå, jf. trafikeringsplanens afsnit 2. Internt på strækningen Århus – Langå - Struer tilfalder alle indtægter operatøren af den udbudte togtrafik på strækningen.

DSB udfører direkte togforbindelse mellem København og Thisted via Struer, jf. trafikeringsplanens afsnit 2. Internt på strækningen Struer - Thisted tilfalder alle indtægter operatøren af den udbudte togtrafik på strækningen.

- 1.3.5. Der skal udføres direkte togforbindelse mellem København og Hamburg via Rødby hhv. Østjylland og Hamburg. Togene kan på den danske del af strækningerne køre som tog, der også udfylder betjeningsforpligtelse i henhold til den indenlandske plan.

Der skal udføres en direkte nattogsforbindelse mellem København og Tyskland, jf. trafikeringsplanens tabel 2.

Ydelserne er afhængige af de nødvendige aftaler mellem DSB og en udenlandsk samarbejdspartner. Såfremt der ikke viser sig mulighed for at opretholde et sådant samarbejde, bortfalder DSB's betjeningsforpligtelse, og kontraktbetalingen reguleres i overensstemmelse hermed.

DSB har ansvaret for at komme med indstillinger om udvikling eller indskrænkning af de omtalte internationale togforbindelser på basis af

samarbejdet med den udenlandske operatør samt udviklingen i markedsgrundlaget. DSB meddeler eventuelle indskrænkninger i betjeningen umiddelbart, når en sådan måtte være besluttet.

- 1.3.6. Trafikministeriet kan vælge at overlade togbetjeningen af internationale forbindelser i trafikeringsplanen, som DSB har indstillet, samt togbetjeningen mellem København og Berlin til andre togoperatører, som måtte tilbyde at drive en sådan trafik for egen regning. Trafikministeriet kan samtidig vælge at betragte denne trafik som en offentlig service og i det nødvendige omfang fratage DSB banekapacitet til sådanne formål.
- 1.3.7. DSB er forpligtet til at samarbejde med den operatør, som på svensk side udfører trafik mellem Peberholm og Malmø på kontrakt med Skånetrafiken. Samarbejdet skal sikre gennemgående tog over Øresund i henhold til trafikeringsplanen.
- 1.3.8. DSB sikrer direkte togforbindelse mellem København og Ystad, jf. trafikeringsplanens tabel 2. Køreplanen koordineres med sejlplanen for færgeruten Ystad – Rønne.

Togene kan på strækningen mellem København og Kastrup køre som tog, der også udfylder øvrige betjeningsforpligtelser i trafikeringsplanen.

- 1.3.9. Det må forudses, at de trafikale behov løbende vil ændre sig gennem kontraktperioden, hvilket kan medføre ændringer i trafikeringsplanen. Trafikeringsplanen forventes derfor taget op til vurdering én gang årligt.

Trafikomfanget i 2005 kan aftales udvidet ved indgåelse af en tillægskontrakt.

Ændringer fastsættes i en tillægskontrakt, der omfatter justeringer af den præcise trafikeringsplan samt ændringer, der er besluttet i henhold til pkt. 1.2.5, 1.3.5. og 1.3.6. Ved justeringer forstås ændringer af den præcise sammensætning af trafikeringsplanen, som ikke påvirker det samlede trafikomfang, eller ændringer, der ikke medfører, at DSB skal foretage nyinvesteringer.

Ændringer af trafikeringsplanen som følge af udvidet trafik i løbet af 2005, ændringer af trafikeringsplanen i henhold til 1.2.5 eller 1.3.6 samt justeringer af trafikeringsplanen medfører ingen ændringer i kontraktbetalingen.

#### **1.4. Standsningsplan**

- 1.4.1. DSB skal udføre en trafikbetjening af alle de standsningssteder, som er omfattet af trafikeringsplanen opgjort ved et antal afgang pr. time i de forskellige tidsintervaller, jf. tabel 6. Hvor antallet af afgang ikke er lige så stort, som det antal tog, der ifølge trafikeringsplanen passerer standsningsstedet, kan DSB vælge at lade flere tog standse ved standsningsstedet.

DSB's betjening af standsningssteder på de udbudte strækninger Århus – Struer og Struer - Thisted afgøres af operatøren af den udbudte trafik.

DSB's betjening af standsningssteder i udlandet for tog, der udføres i samarbejde med udenlandske partnere, fastlægges i samråd med disse.

Tidsintervallerne for standsningsplanen kan justeres, så de svarer til de eventuelt justerede tidsintervaller i trafikeringsplanen, jf. bestemmelsen i 1.3.1

- 1.4.2. I tilfælde af reduktioner i trafikeringsplanen kan forpligtelsen til at betjene de enkelte standsningssteder ikke overstige det antal tog, som skal køre på de enkelte strækninger i henhold til trafikeringsplanen.
- 1.4.3. DSB kan fremkomme med forslag til oprettelse hhv. nedlæggelse af standsningssteder. Beslutning træffes af Trafikministeriet og konsekvenserne af eventuelle ændringer reguleres gennem en tillægskontrakt.

#### **1.5. Linjeplan**

- 1.5.1. En direkte togforbindelse mellem to destinationer er et tog, hvori passagererne kan rejse uden skift.

I bilag 1, figur 1 er angivet kravet til det mindste antal direkte togforbindelser fordelt på destinationer og tidsintervaller.

Tidsintervallerne for linjeplanen kan justeres, så de svarer til de eventuelt justerede tidsintervaller i trafikeringsplanen, jf. bestemmelsen i 1.3.1.

DSB kan efter aftale med andre operatører etablere direkte togforbindelser til og fra destinationer på disse operatørers net ved at forlænge togforbindelser, der udføres i henhold til trafikeringsplanen.

## **1.6. Siddepladskapacitet**

- 1.6.1. DSB er forpligtet til at tilrettelægge togproduktionen således, at alle passagerer kan få siddeplads (belægning < 100 pct.) ved 90 pct. af togafgangene i myldretiden og i 95 pct. af de øvrige togaftage. Belægningen beregnes kvartalsvis som forholdet mellem antallet af overbelagte tog og det samlede antal tog på de enkelte delstrækninger (TRAP tællesnit). DSB's overholdelse af ovenstående målsætning beregnes i hhv. uden for myldretiden som summen af antal tællesnit, hvor der forekommer overbelægning, i forhold til summen af antal tog i tællesnittene, jf. dog den særlige bestemmelse i punkt 1.6.3. Myldretiden fastsættes til hverdage fra klokken 07:00 til 09:00 samt hverdage fra klokken 15:00 til 18:00.
- 1.6.2. I tog, hvor der forekommer stående passagerer (belægning > 100 pct.), må DSB i planlægningen af tog og togstørrelser maksimalt tillade 20 pct. stående passagerer (belægning  $\leq$  125 pct.) i maksimalt 30 minutter.
- 1.6.3. Ved tilrettelæggelsen af togproduktionen skal DSB særligt sikre, at den indsatte siddepladskapacitet i landsdelstrafikken over Storebælt overholder de under punkt 1.6.1 og 1.6.2 anførte belægningsmålsætninger. Såfremt belægningsmålsætningen ikke kan overholdes med de i trafikeringsplanen anførte aftage i landsdelstrafikken over Storebælt, er DSB forpligtet til at indsatte aflastningstog (jf. pkt. 1.2.4) i et omfang, der er afstemt efter kapacitetsproblemets udstrækning. Indsættelse af aflastningstog må ikke medføre, at DSB's samlede materielbehov øges.
- 1.6.4. DSB er forpligtet til at sikre, at der i alle tog i henhold til denne kontrakt udbydes siddepladser til passagerer med standardbilletter. Ved planlægningen af siddepladsudbuddet i de tog, som indeholder flere klasser, skal standardpladser tildeles en andel, som svarer til det forholdsmæssige antal rejsende, som normalt benytter standardbilletter på de pågældende aftage.

## **1.7. Regularitet**

- 1.7.1. Til brug for bestemmelsen af en eventuel bod over for DSB opgør DSB kvartalsvis den opnåede regularitet for trafikken. DSB er forpligtet til at overholde et minimumskrav for regulariteten for hele den af kontrakten omfattede trafik.
- 1.7.2. Trafikkens regularitet defineres som rettidighed af den faktisk gennemførte trafik og fokuserer således på forsinkelser i trafikken, jf. bestemmelserne i bilag 3. Regulariteten måles altid i forhold til den faktisk gennemførte trafik.
- 1.7.3. DSB er forpligtet til opgøre regulariteten separat for fjerntrafikken, den sjællandske regionaltrafik samt den jysk/fynske regionaltrafik.

- 1.7.4. DSB er forpligtet til at overholde et minimumskrav for regulariteten på 90 pct. rettidige tog. Kriteriet for rettidighed er, at toget højst må være forsinket 5 minutter i forhold til gældende køreplan.
- 1.7.5. Såfremt regulariteten for den samlede trafik opgøres til at være lavere end det stillede krav på 90 pct., vil DSB skulle betale bod, som modregnes kvartalsvist i kontraktbetalingen. Den maksimale kvartalsvise bod, som knytter sig til regulariteten, vil ikke kunne overstige 3.333.000 kr. (PL 2004), jf. nedenstående tabel:

Regularitet	Bod
100,00 pct. - 90,0 pct.	Ingen regulering
89,99 pct. – 85,0 pct.	833.250 kr.
84,99 pct. – 80,0 pct.	1.666.500 kr.
79,99 pct. – 75,0 pct.	2.499.750 kr.
Mindre end 75,0 pct.	3.333.000 kr.

Boden forudsættes opregnet årligt med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

På grund af de store investeringer i nyt rullende materiel samt Bane-danmarks forøgede vedligeholdelsesindsats hæves regularitetskravet løbende i perioden således, at regularitetskravet i 2009 vil være 91,5 pct. stigende til 93 pct. i 2014. Regularitetsintervallerne for boden justeres tilsvarende.

### **1.8. Pålidelighed**

- 1.8.1. Pålideligheden defineres ud fra omfanget af den faktisk gennemførte trafik i forhold til det i køreplanen planlagte trafikomfang og fokuserer således på omfanget af aflysninger.
- 1.8.2. DSB er forpligtet til at overholde et minimumskrav for driftens pålidelighed. Opgørelsen af driftens pålidelighed tager udgangspunkt i antallet af aflyste tog i forhold til den til enhver tid gældende offentliggjorte publikumskøreplan. Såfremt der i forbindelse med større sporombygninger udgives en særkøreplan, vil pålideligheden skulle måles i forhold til denne. Den præcise opgørelse af pålidelighedsfaktoren beskrives i bilag 3.
- 1.8.3. Selv om aflyste tog erstattes af anden ikke skinnebåren befordring (eksempelvis bus eller taxi), vil togene fortsat medregnes som aflyste tog i opgørelsen af pålideligheden.

- 1.8.4. Såfremt pålideligheden for den samlede trafik opgøres til at være lavere end 99,0 pct., vil DSB skulle betale bod, som modregnes kvartalsvist i kontraktbetalingen. Den maksimale kvartalsvise bod, som knytter sig til pålideligheden, vil ikke kunne overstige 3.333.000 kr. (PL 2004), jf. nedenstående tabel:

Pålidelighed	Bod
100,00 til og med 99,00	Ingen regulering
98,99 til og med 97,75	833.250 kr.
97,74 til og med 96,50	1.666.500 kr.
96,49 til og med 95,25	2.499.750 kr.
mindre end 95,25	3.333.000 kr.

Boden forudsættes opregnet årligt med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

- 1.8.5. Pålidelighedsmålsætningen øges over kontraktperioden, således at målet stiger fra 99,0 i 2005 til 99,3 i 2009 for at slutte på 99,5 i 2014. I forbindelse med reguleringen af målsætningen vil skalaen, jf. ovenstående tabel, blive justeret med et tilsvarende antal procentpoint (+0,3 p.p. i 2009 og +0,5 p.p. i 2014).
- 1.8.6. DSB er forpligtet til at udarbejde et system, der muliggør, at udtrykket for regularitet og pålidelighed og hermed også reguleringen af kontraktbetalingen, vægtes med antallet af passagerer, der berøres af forsinkelser hhv. aflysninger af tog. Et sådant system skal udvikles i samarbejde med Trafikministeriet og skal også endeligt godkendes af ministeriet. I forbindelse med implementeringen af systemet forventes målsætningerne for regularitet og pålidelighed at skulle revurderes.
- 1.8.7. Trafikministeriet og DSB tilkendegiver, at parterne inden 1. januar 2005 vil arbejde på en tilpasning af regularitets- og pålidelighedsmålsætningerne med henblik på at præcisere et mål, der sikrer en mere hensigtsmæssig incitamentsstruktur til at minimere antallet af aflyste og forsinkede tog. Denne tilpasning vil ske ved indgåelse af en til-lægskontrakt inden for de i kontrakten gældende økonomiske rammer.

## **1.9. Kundetilfredshed**

- 1.9.1. Kundernes tilfredshed med kvaliteten af DSBs ydelser tillægges stor betydning. De nærmere krav til målemetoder og stikprøver beskrives i bilag 4. Det sammenvæjede udtryk for passagerernes tilfredshed opregnes på en 1-5 skala, jf. nedenstående kategorier. DSB skal ud over disse 5 kategorier give passagererne mulighed for at svare ”ved ikke”.

Meget utilfreds	Utilfreds	Hverken/eller	Tilfreds	Meget tilfreds
1	2	3	4	5

1.9.2. DSB er forpligtet til opgøre kundernes tilfredshed separat for fjerntrafikken, den sjællandske regionaltrafik, den jysk/fynske regionaltrafik samt for Øresundstrafikken.

1.9.3. Med udgangspunkt i det samlede sammenvejede udtryk for passagerernes tilfredshed i den halvårslige undersøgelse af kundetilfredsheden kan DSB betale bod. Den maksimale halvårslige bod, som knytter sig til kundetilfredsheden, vil ikke kunne overstige 6.666.000 kr. (PL 2004), jf. nedenstående tabel:

Kundetilfredshed	Bod
Fra og med 2,5	Ingen regulering
Fra og med 2,0 til 2,5	3.333.000 kr.
mindre end 2,0	6.666.000 kr.

Boden forudsættes opregnet årligt med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

1.9.4. Hvis en måling viser en markant forværring af kundetilfredsheden generelt i forhold til tidligere målinger, og hvis der konstateres utilfredshed på enkelte parametre, skal DSB udarbejde en redegørelse til Trafikministeriet, der beskriver hvilke foranstaltninger, målingen giver anledning til at iværksætte.

En markant forværring af kundetilfredsheden generelt eller på specifikke punkter, som vil fordrer en redegørelse fra DSB's side, forudsættes at foreligge, dersom tilfredsheden falder med 1,0 point eller derover på den viste skala fra 1-5 fra én undersøgelse til den næste. En redegørelse fordres også i tilfælde, hvor enkeltparametre opnår en tilfredshedsgrad på under 2,5 - dvs. hovedsageligt i kategorierne "utilfreds" eller "meget utilfreds".

1.9.5. I forbindelse med overdragelse af trafik er DSB forpligtet til at medvirke til gennemførelse af en supplerende kundeundersøgelse, som måtte indgå i Trafikministeriets opfølgning på den udbudte trafik. Omkostningerne til en sådan supplerende undersøgelse afholdes af Trafikministeriet.

- 1.9.6. I forbindelse med kontraktophør er DSB desuden forpligtet til at stille resultater af gennemførte kundeundersøgelser til rådighed for Trafikministeriet til videregivelse til eventuelle tilbudsgivere, ligesom DSB skal stille data til rådighed for en eventuel ny operatørs basismåling af kundetilfredsheden.
- 1.9.7. Trafikministeriet har tilkendegivet, at provenuet af en eventuel bodsbetaling, jf. 1.7.5., 1.8.4. og 1.9.3., påregnes anvendt til foranstaltninger, der kan forbedre regularitet og kundebetjening.

### **1.10. Driftsforstyrrelser**

- 1.10.1. DSB skal bestræbe sig på at afbøde virkningerne for passagererne i tilfælde af forsinkelser og aflysninger af tog, herunder sikre fyldestgørende information til passagererne.
- 1.10.2. Planlagte aflysninger og forsinkelser af tog bl.a. som følge af vedligeholdelse af infrastrukturen skal – hvis dette er muligt - varsles senest 72 timer før afgang gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).
- 1.10.3. DSB skal sikre erstatningstransport for passagererne i tilfælde af større planlagte eller uplanlagte driftsforstyrrelser. Forpligtelsen til erstatningstransport indtræder, hvor passagerer ellers ville blive forsinket mere end en time eller mister dagens sidste forbindelse. DSB's forpligtelse til erstatningsbefordring gælder frem til en station, hvorfra passageren inden for en time kan viderebefordres med tog til den station, hvortil passageren har billet. Såfremt viderebefordring med tog ikke kan ske inden for en time, er DSB forpligtiget til at sikre erstatningstransport helt frem til den station, hvortil passageren har billet.
- 1.10.4. Forpligtelsen gælder ikke, såfremt driftsforstyrrelsen skyldes forhold uden for DSB's kontrol såsom ekstraordinære vejrforhold, naturbegivenheder, påkørsler, offentlige myndigheders påbud, strejke eller andre tilsvarende forhold.

### **1.11. Særlige forhold**

- 1.11.1. Trafikministeriet og DSB vil aftale de nærmere vilkår for tilvejebringelsen af moderne togsæt, således at alle togene på strækningen Århus – Grenå kan køres med moderne togsæt fra primo 2006.
- 1.11.2. DSB er desuden forpligtet til at indsætte 9 IC2-togsæt på banen mellem Odense og Svendborg inden januar 2006, således at alle tog på banen fra denne dato fremføres med moderne togsæt.



- 1.11.3. DSB har oplyst at have behov for at anskaffe nye tog i 2009-2011 til erstatning for 42 MR-togsæt. I forbindelse med udbud af strækninger kan der ske ændringer i det antal togsæt, som DSB vil få behov for. Trafikministeriet vil sammen med DSB optage drøftelser om anskaffelsen i 2005. I forbindelse med endelig aftale vil der eventuelt kunne ske en regulering af kontrakten, som dog ikke kan resultere i, at kontraktbetalingen øges.

### **1.12. Særlige produkter**

- 1.12.1. DSB er forpligtet til at opretholde den nuværende udstrækning af børneguide-ordningen på fredage og søndage på strækningerne mellem København og Frederikshavn samt mellem København og Esbjerg.

Prisen på en børneguidebillet må maksimalt være den til enhver tid gældende takst på børnebilletter + 50 pct.

- 1.12.2. Det skal være muligt for passagerer at medtage cykler i alle indenlandske tog samt i tog over Øresund i medfør af denne kontrakt.

Prisen for cykelmedtagning må i gennemsnit ikke stige mere end den med nettoprisindekset opregnede pris. Ved beregningen af den højest tilladte stigning tages udgangspunkt i prisen for cykelmedtagning pr. 1. januar 2001.

- 1.12.3. I bilag 5 findes en overordnet beskrivelse af den handicapservice, som leveres i dag. Det grundlæggende princip er, at den service, som ydes i dag, skal bevares og gerne forbedres. I takt med, at flere stationer får elevatorfaciliteter, kan der ske en udvidelse af antallet af udvekslingsstationer.

- 1.12.4. DSB skal opretholde den eksisterende telefonservice, hvor kunder, andre operatører og trafikselskaber kan bestille assistance til handicaprejsende i overensstemmelse med nuværende praksis. Telefonservicen skal være åben hver dag i minimum 7 timer. DSB skal ligeledes give kunderne mulighed for at bestille assistance til handicaprejsende via e-mail.

## 2. Takster

### **2.1. Fordeling af takstkompetencen**

- 2.1.1. For rejser over amtsgrænser fastsættes taksterne af DSB, jf. pkt. 2.2.
- 2.1.2. For rejser internt i amter, hvor DSB har tilsluttet sig Bus&Tog-samarbejdet med trafikselskaberne, fastsættes taksterne af amterne, jf. pkt. 2.3. For øvrige amter fastsættes taksterne af DSB.
- 2.1.3. Takster for rejser internt i Hovedstadsområdet fastsættes i henhold til bestemmelserne i Lov om kollektiv trafik i Hovedstadsområdet.
- 2.1.4. I forbindelse med et udbud af den svenske del af Øresundstrafikken kan der være behov for at revurdere DSB's ansvar, for så vidt angår takstkompetencen for rejser over Øresund. Trafikministeriet og DSB vil i forbindelse med en sådan revurdering kunne indgå en tillægskontrakt herom.
- 2.1.5. For rejser over amtsgrænser mellem stationer betjent af DSB i henhold til denne kontrakt og stationer på udbudte strækninger fastsættes taksterne af DSB og operatøren af den udbudte trafik i fællesskab, jf. pkt. 2.6.

### **2.2. Takster, der fastsættes af DSB**

- 2.2.1. En billet, som giver adgang til rejse i alle tog uden nogen tillægsydelser, kaldes en standardbillet. DSB kan lade taksterne på standardbilletter stige i samme takt som den generelle prisudvikling målt ved den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset. Ved standardbilletter forstås almindelige billetter, 10 turskort og pendlerkort.
- 2.2.2. Stigningstakten for standardbilletter beregnes som et gennemsnit af prisforhøjelserne i de enkelte billetkategorier vægtet efter antal solgte billetter i hver kategori, idet der sammenlignes med prisniveauet i 2001. Priseffekten af eventuelle ændringer i DSB's tarifysystemer indgår i beregningen af stigningstakten for standardbilletter.
- 2.2.3. Takststigninger for standardbilletter skal godkendes af Trafikministeriet. DSB indsender senest 1. september forslag til takststigninger, der ønskes gennemført det efterfølgende år. Senest 1. oktober skal Trafikministeriet godkende takststigningerne eller meddele DSB, at de foreslåede takster overskrider et af takststigningslofterne og derfor ikke kan godkendes – jf. bilag 6. DSB skal i så fald senest den 10. oktober fremsende et eventuelt nyt forslag til takststigninger. Trafikministeriet skal godkende dette senest den 1. november. Er lofterne ikke overholdt, eller er der ikke fremsendt forslag til takststigninger fra DSB inden tidsfristens udløb, hæves alle takster med nettoprisindekset.

- 2.2.4. Den samlede afvigelse i prisen for hver enkelt rejserelation og hver enkelt billettype må i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris ikke overstige 10 pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år. Ved beregningen tages udgangspunkt i takstniveauet i 2001, jf. bilag 6.

Ændring af den samlede prisstruktur for standardbilletter – herunder hvis der tilføjes eller fjernes zoner - forudsætter godkendelse af Trafikministeriet.

- 2.2.5. Ændringer i salgssystem samt væsentlige ændringer i prisstrukturen skal varsles i god tid og mindst 21 måneder forud for, at ændringen træder i kraft.
- 2.2.6. Med henblik på styring af pladskapaciteten kan DSB uanset bestemmelsen i 2.2.1. kræve pladsbilletter af passagerer med standardbilletter. Når der kræves pladsbilletter af passagerer med standardbilletter, skal DSB tilbyde alternative afgange, der kan benyttes uden pladsbilletter. Pladsbilletter må ikke overstige 30 kr. pr. rejse.
- 2.2.7. En voksen skal gratis kunne medtage op til to børn i alderen op til det fyldte 12. år og et barn (12-16 år) skal gratis kunne medtage ét barn under 12 år. Uledsagede børn er ikke omfattet af ordningen.
- 2.2.8. Sociale ordninger, befordring af værnepligtige samt skolerejser aftales mellem DSB og de relevante ministerier, jf. bilag 7.
- 2.2.9. Ved større strukturelle reformer, der vil have indvirkning på DSB's økonomi, er det forudsat, at der indgås en tillægskontrakt herom mellem Trafikministeriet og DSB.

### **2.3. Takster for rejser internt i amterne**

- 2.3.1. DSB kan ikke uden forudgående aftale med Trafikministeriet tage skridt til at træde ud af takstsamarbejdet med et trafikselskab.
- 2.3.2. DSB kan rådgive ministeriet om eventuel udtræden af samarbejdet forud for de terminer, der gælder for opsigelse af samarbejdet.
- 2.3.3. DSB rådgiver endvidere Trafikministeriet i forbindelse med væsentlige ændringer i Bus&Tog-samarbejdet.

### **2.4. Takster for rejser internt i Hovedstadsområdet**

- 2.4.1. Takster for rejser internt i Hovedstadsområdet fastsættes i henhold til bestemmelserne i Lov om kollektiv trafik i Hovedstadsområdet.

### **2.5. Takster for rejser over Øresund**

- 2.5.1. Takster for rejser over Øresund i tog mellem København og Malmø, som er dækket af denne kontrakt, fastsættes af DSB i fællesskab med Skånetrafiken, jf. dog punkt 2.1.4.

- 2.5.2. Takster for rejser i tog over Øresund omhandlet af denne kontrakt, der ikke har start eller endemål i Sverige, fastsættes af DSB, jf. dog punkt 2.1.4.
- 2.5.3. DSB skal deltage i Øresundsbilletsamarbejdet og skal på alle stationer i Hovedstadsområdet udstede billetter, der muliggør rejse til og fra alle stationer i Skåne.

## **2.6. Takster for rejser mellem flere operatører**

- 2.6.1. DSB skal til og fra stationer betjent i henhold til denne kontrakt sælge standardbilletter til og fra alle indenlandske stationer. Visse stationer på Grenåbanen er af hensyn til billetsalgsudstyret dog undtaget fra denne bestemmelse. Dette gælder Europaplads, Skolebakken, Østbanetorvet, Den Permanente, Vestre Strandallé, Torsøvej, Lystrup, Hovmarken, Hjortshøj, Skødstrup samt Løgten.
- 2.6.2. Indenlandske rejser mellem to stationer på statens banenet, hvoraf kun en del af rejsen betjenes af DSB i henhold til denne kontrakt, benævnes kombirejser.
- 2.6.3. Fastsættelse af taksten for kombirejser, hvor taksterne ikke fastsættes af amter, HUR eller Trafikministeriet og Skånetrafiken, aftales mellem DSB og den/de øvrige operatør(er) i fællesskab.

Fastsættelse af taksten kræver enighed mellem de pågældende operatører. I modsat fald kan taksten kun ændres med udviklingen i nettoprisindekset.

- 2.6.4. Den samlede afvigelse i prisen for kombirejser for hver enkelt rejserektion og hver enkelt billettype må i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris ikke overstige 10 pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år. Ved beregningen tages udgangspunkt i takstniveauet i 2001, jf. bilag 6.
- 2.6.5. Indtægterne for de kombinerede rejser fordeles mellem de forskellige operatører i henhold til afstanden målt i banekilometer og et fastlagt delepoint mellem operatørerne.
- 2.6.6. I kontrakten for driften af den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland fremgår delingen af indtægtsprovenuet mellem stationer i den forhandlede DSB kontrakt og den udbudte kontrakt i Midt- og Vestjylland, jf. beskrivelsen i denne kontrakts bilag 9.
- 2.6.7. Ved alle nye udbud fastsættes delepoint og regler for fordeling af indtægter på strækninger, hvor der foregår parallel forhandlet og udbudt trafik, i forbindelse med det pågældende udbud.

## 3. Trafikydelsens afgrænsning i forhold til fri trafik

### 3.1. *Offentlig servicetrafik*

- 3.1.1. Offentlig servicetrafik omfatter alle tog i medfør af denne kontrakts kapitel 1 - herunder de i pkt. 1.2.4 og 1.5.1 nævnte tog og forlængede togforbindelser - der er åbne for passagerer med standardbilletter og specialbilletter, som DSB er forpligtet til at acceptere som gyldig rejsehjemmel, jf. bilag 6.
- 3.1.2. Udførelse af offentlig servicetrafik i form af de under pkt. 1.2.4. nævnte tog samt tog, der videreføres på andre operatørers strækninger, skal ske inden for den i kapitel 7 beskrevne kontraktbetaling.
- 3.1.3. Kun trafik udført som offentlig servicetrafik kan opnå 1. prioritet ved kapacitetstildelingen.

### 3.2. *Fri trafik*

- 3.2.1. Fri trafik omfatter tog, der ikke er indeholdt under punkt 3.1.
- 3.2.2. Det økonomiske grundlag for trafikudvidelser i form af fri trafik skal beregnes i henhold til bestemmelserne i DSB's regnskabsreglement herom. DSB's fulde omkostninger ved udførelsen af den fri trafik skal således være dækket af passagerindtægterne fra den pågældende trafik.
- 3.2.3. Kørsel på andre strækninger end dem, der er omfattet af kontrakten, kan ligeledes ske som fri trafik, hvortil der skal søges om tildeling af kapacitet efter de i Bekendtgørelse 1186 af 15. december 2000 med senere ændringer gældende regler.

### 3.3. *Mulig udvidelse af offentlig servicetrafik*

- 3.3.1. DSB og Trafikministeriet vil sammen undersøge mulighederne for, at DSB på sigt med den til rådighed værende materielpark kan udføre "supplerende offentlig servicetrafik" ud over denne kontrakts nuværende trafikale rammer, så længe dette ikke medfører krav om øget kontraktbetaling.

## 4. Stationsmoderniseringer

### 4.1. *Ansvar og pligter*

4.1.1. DSB varetager ejerskabet af og ansvaret for løbende reinvesterings i alle stationer på statens banenet samt tilhørende installationer bortset fra Ørestad, Tårnby og Kastrup stationer samt stationer på det københavnske S-banenet, hvor ansvaret aftales mellem DSB og DSB S-tog a/s.

4.1.2. Stationerne skal indrettes, så de giver den bedst mulige trafikale funktion i forhold til togpassagererne. Ved den trafikale funktion forstås hensyn til bil- og cykelparkering, omstigning mellem tog og andre transportmidler, ophold på stationen, information og køb af billetter.

DSB's ansvar er begrænset til de dele af stationerne, som DSB ejer. DSB forudsættes at medvirke til at sikre et velfungerende samspil med andre instanser, som har et ansvar for udvikling af perroner, forpladser og andre stationsforhold.

4.1.3. Der skal tages hensyn til sikring af tilgængeligheden for handicappede. Handicaptilgængeligheden på DSB's stationer skal som minimum fastholdes på det nuværende niveau. Ved moderniseringsprojekter skal DS 3028 anvendes som retningslinje for udformning af forandringer på tilgængelighedsområdet.

4.1.4. DSB er forpligtet til at stille stationer til rådighed for andre operatører mod betaling. Andre operatører har adgang til stationer, som DSB ifølge lovgivningen er forpligtet til at stille til rådighed på de betingelser, der fremgår af Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

### 4.2. *Stationsmodernisering*

4.2.1. DSB skal ved modernisering af stationer behandle alle sammenlignelige behov for forbedringer på de forskellige stationer ens uanset omfanget af DSB's egen betjening af stationen.

4.2.2. DSB skal udarbejde planer for stationsmoderniseringen, som skal omfatte en opstilling af hvilke stationer eller strækninger, der påtænkes at blive genstand for modernisering i en førstkommende periode, samt hvilke økonomiske midler, der påtænkes anvendt til hvilke formål. Herudover varsles hvilke stationer eller strækninger, der forventes at indgå i den efterfølgende planperiode.

Som grundlag for planlægningen vedrørende tilgængelighed indgår registrering af handicaptilgængeligheden på DSB's stationer udarbejdet sammen med De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI),

Dansk Center For Tilgængelighed og Banestyrelsen fra den 14. januar 2004.

Den første plan fremlægges i 2005, og efterfølgende planer udarbejdes med 1-2 årige intervaller.

Forud for udarbejdelse af den næste plan skal DSB formulere sine forslag og i god tid indkalde ønsker fra andre operatører af offentlig servicetrafik på jernbane, som benytter DSB's stationer, samt Trafikstyrelsen for så vidt angår stations- og terminalprojekter, hvortil der ydes særskilte statslige tilskud, eller hvor der via Banedanmarks budget planlægges større reinvesteringer.

Ved prioritering af forslag til sammensætning af planen kan følgende kriterier lægges til grund: afholdte investeringer på stationerne inden for et nærmere fastsat antal år, stationernes tilstand og særtræk, handicaptilgængeligheden, stationens betydning i form af persontransportarbejde og passagerer samt geografisk sammenhæng. Endelig forudsættes nyttiggørelse af investeringer på eller ved stationer afholdt af andre parter at blive tillagt vægt.

DSB redegør i planen for de kriterier, der er lagt til grund for prioritering af planen.

Stationsmoderniseringsplanen afhandles med andre operatører, i det omfang disse har afgivet ønsker om modernisering, samt Trafikstyrelsen for så vidt angår de stationsprojekter, hvori staten deltager med særskilte midler.

Planen indsendes til Trafikministeriet til orientering.

## 5. Forpligtelser

### 5.1. *Forpligtelser ved overdragelse af trafik*

#### 5.1.1. DSB's informationsforpligtelser m.v. over for Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger.

Efter Trafikministeriets delvise opsigelse af kontrakten i henhold til kapitel 6 skal DSB på anmodning af Trafikministeriet levere de informationer og data, der er nødvendige for ministeriets planlægning og gennemførelse af udbud af de berørte jernbanestrækninger. DSB er ansvarlig over for Trafikstyrelsen for de informationer og data, som DSB leverer til Trafikministeriet. Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at alle henvendelser til DSB i forbindelse med udbud sker skriftligt og er endvidere ansvarlig for at sikre, at der i forbindelse med indhentning af informationer og andre data ikke efterfølgende kan stilles spørgsmål til DSB's habilitet i forbindelse med udbuddet.

Trafikministeriet vil ved ministeriets delvise opsigelse af kontrakten fastlægge det nærmere indhold af DSB's informationsforpligtelse.

#### 5.1.2. Besigtigelser

Trafikministeriet, dets rådgivere og prækvalificerede operatører skal kunne foretage besigtigelse af relevant materiel, bygningsanlæg, installationer og udstyr som led i gennemførelsen af udbudet henholdsvis udarbejdelse af tilbud.

Besigtigelser skal foregå uden ulemper for den daglige drift.

De nærmere procedurer for besigtigelser m.v. aftales mellem Trafikministeriet og DSB i hvert enkelt tilfælde. Der lægges i den forbindelse op til i muligt omfang at tilrettelægge samlede besigtigelsesarrangementer for de prækvalificerede operatører.

#### 5.1.3. Supplerende oplysninger

DSB vil i øvrigt medvirke aktivt og positivt ved tilvejebringelse af relevante supplerende oplysninger, som måtte vise sig nødvendige i forbindelse med udbudsprocessen, herunder til besvarelse af skriftlige spørgsmål fra tilbudsgivere via Trafikministeriet.

#### 5.1.4. Overdragelsesforretningen

DSB skal medvirke aktivt og positivt i overdragelsesforretningen, således at denne kan foregå sikkert, smidigt og uden gener for passagerne.



DSB skal efter valg af eventuel ny operatør medvirke til, at operatøren instrueres og gøres bekendt med de informationer, der er nødvendige for den fortsatte drift, herunder bl.a. overenskomster og lokalaftaler indgået med medarbejdernes organisationer. DSB er ansvarlig for de informationer, der gives til en eventuel ny operatør.

DSB bistår i nødvendigt omfang nye operatører med instruktion (sidemandsoplæring) vedrørende overtagne systemer (f.eks. stationer, billetsystemer, lejet materiel og klargøringsanlæg).

Trafikministeriet vil ved ministeriets delvise opsigelse af kontrakten fastlægge det nærmere indhold af DSB's informationsforpligtelse over for en eventuel ny operatør.

#### 5.1.5. Assistanceforpligtelser

Trafikministeriet kan pålægge DSB i muligt omfang at udføre offentlig service trafik på kontrakt med Trafikministeriet, eventuelt efter ønske fra DSB som underleverandør for en anden operatør, mod at DSB modtager de fulde dokumenterede omkostninger tillagt en avance på 5 pct.

#### 5.1.6. Rullende materiel

DSB er forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for operatører, der vinder udbud af togtrafik, i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet, idet Trafikministeriet er opmærksom på DSB's samlede materielbehov.

Trafikministeriet vil forud for udbud opstille nærmere rammer for DSB's udlejning af materiel, herunder for vedligeholdelse, hjulafdrejning og for fastsættelsen af leje.

#### 5.1.7. Klargøringsanlæg og værksteder

Trafikministeriet og DSB aftaler forud for udbud de nærmere rammer for DSB's forpligtelse til at give andre operatører adgang til klargøringsanlæg og værksteder.

#### 5.1.8. Stationer

Stationer, der efter et udbud ikke længere betjenes af DSB, overdrages til den vindende operatør på lejevilkår. I det omfang, DSB råder over elektronisk passagerinformation, togviserskilte, højtalere eller andet fast udstyr til brug for afvikling af driften, stilles dette til rådighed for den nye operatør på lejevilkår.

DSB's udlejning af stationer sker i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

Trafikministeriet vil forud for udbud opstille nærmere rammer for DSB's udlejning af stationer.

#### 5.1.9. Personalefaciliteter

Operatører, der vinder udbud af togtrafik, kan hos DSB leje lokaler til brug for personalet.

Trafikministeriet vil forud for udbud opstille nærmere rammer for DSB's udlejning af personalefaciliteter.

#### 5.1.10. Billetter og billetsalgsfaciliteter

Trafikministeriet kan forud for udbud opstille nærmere rammer for DSB's forpligtelser til at stille ROSA-, Almex M og billetautomater til rådighed for en ny operatør.

Trafikministeriet vil herudover forud for udbud opstille rammer for DSB's forpligtelser på takst- og billetområdet. Ved opstilling af sådanne rammer respekterer Trafikministeriet DSB's eksisterende aftaler med trafikselskaberne som led i Bus&Tog-samarbejdet, tog/togaftalen vedrørende arbejdsdelingen mellem DSB og ARRIVA i forbindelse med Bus&Tog-samarbejdet samt aftale mellem DSB og ARRIVA om distribution, salg og afregning af rejsehjemler.

#### 5.1.11. Samarbejde med andre operatører ved kundeservice i forbindelse med forsinkelser

DSB er forpligtet til at indgå aftaler med andre operatører om kundeservice.

Aftalerne skal især fastlægge

- hvornår der er tale om korresponderende tog,
- regler der klargør, hvilken part der er ansvarlig over for kunden ved mistet korrespondance,
- hvilken form for afhjælpning, der tilbydes berørte passagerer af den enkelte part, samt regler for hvorledes den ene part kan iværksætte afhjælpningsforanstaltninger over for kunderne på den anden parts vegne,
- procedurer, der sikrer, at afhjælpningsforanstaltningerne meddeles berørte passagerer, og
- procedurer for afregning mellem DSB og den anden operatør.

Aftalerne skal godkendes af Trafikstyrelsen for jernbane og færger.

- 5.1.12. For den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland gælder de retningslinjer, der fremgår af bilag 9.

## **5.2. Offentlig service forpligtelser i øvrigt**

- 5.2.1. Pligt til fribefordring af bestemte persongrupper

### *Frikort til Kongehuset m.v.*

DSB udsteder frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget og ministre.

DSB udsteder endvidere frikort til de medlemmer af Europa-Parlamentet, fhv. medlemmer af Folketinget og Europa-Parlamentet, Kommissarius, ansatte i Jernbanetilsynet, ansatte i Folketinget og tjenstemandsansatte i Trafikministeriets departement m.fl., der den 1. januar 2005 allerede har gældende frikort i henhold til tidligere aftaler mellem DSB og Trafikministeriet.

- 5.2.2. Frikort til tidligere ansatte i Banedanmark, Jernbanetilsynet og Scandlines

DSB udsteder mod en årlig betaling på 1.108 kr.(PL2004) pr. kort frikort til tidligere ansatte i Banestyrelsen, Jernbanetilsynet og Trafikministeriets departement, der er overgået til ansættelse i Trafikstyrelsen, og som fortsat er ansat i Trafikstyrelsen, og som modtog frikort fra DSB inden ansættelsen i Trafikstyrelsen.

DSB udsteder endvidere mod en årlig betaling på 1.108 kr. (PL2004) pr. kort frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen (pr. 1. marts 2004 Banedanmark) og ScandLines A/S, og som fortsat er ansat på den pågældende arbejdsplads. Forpligtelsen omfatter ikke frasolgte dele af disse virksomheder. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

- 5.2.3. Rejsekort

DSB deltager i selskabet Rejsekort A/S med henblik på udvikling af et nyt elektronisk billetsystem. DSB skal arbejde for, at rejsekortet kan indrettes til at kunne sondre mellem forskellige operatører, der betjener samme strækning, og for at rejsekortet skal kunne udvides med denne funktionalitet uden væsentlige meromkostninger.

DSB orienterer løbende Trafikministeriet om rejsekortprojektets fremdrift og hver gang Rejsekort A/S træffer væsentlige beslutninger.

DSB skal arbejde for at sikre, at alle jernbaneoperatører har lige vilkår i forhold til at kunne udnytte rejsekortet som billetmedie.

DSB skal arbejde for, at rejsekortet skal kunne anvendes til at generere tog- og strækingsbelastningstal. DSB skal arbejde for, at der udvikles modeller, der fordeler aflæsninger af rejsekortet på konkrete togafgange med udgangspunkt i de registreringer, der foretages i togene.

DSB skal på anmodning give Trafikstyrelsen for jernbane og færger adgang til alle DSB's egne rejsedata, som er genereret ved brug af rejsekortet.

Trafikministeriet og DSB indgår tillægskontrakt til denne kontrakt i forlængelse af den bevillingsmæssige godkendelse af rejsekortkontrakten, bl.a. vedrørende fremtidige produkter og takststruktur.

#### 5.2.4. Uddannelsesforpligtelse

DSB er forpligtet til at uddanne lokomotivførere for andre operatører.

Anmodninger om optagelse i en lokomotivføreruddannelse, hvor uddannelsesstartpunktet er fastlagt af DSB, skal imødekommes mod, at den pågældende operatør afholder de gennemsnitlige dokumenterede omkostninger ved pladser på den pågældende uddannelse tillagt en avance på 5 pct.

Anmodninger om lokomotivføreruddannelsen skal i øvrigt imødekommes snarest muligt, mod at den pågældende operatør afholder de fulde, dokumenterede omkostninger ved uddannelsen tillagt en avance på 5 pct.

DSB er forpligtet til at strækingsindøve lokomotivførere fra andre operatører på samme vilkår som strækingsindøvelse af egne lokomotivførere. Strækingsindøvelsen omfatter alene strækninger, hvor der udføres offentlig service trafik.

Efter den forventede etablering af en lokomotivføreruddannelse i offentligt regi vil DSB og Trafikministeriet indgå nærmere aftale om DSB's forpligtelser til at medvirke til uddannelsen, herunder bl.a. eventuelle forpligtelser til at stille praktikpladser til rådighed.

#### 5.2.5. ATC

DSB er forpligtet til at stille nødvendige oplysninger om ATC-systemer og andre tekniske systemer til rådighed for andre operatører, der ønsker at drive togtrafik i Danmark, på lige og ikke diskriminerende vilkår. Trafikministeriet kan fastsætte nærmere retningslinjer for oplysningernes detaljeringsgrad.

### 5.3. Forpligtelser i øvrigt

#### 5.3.1. Forretningsbetingelser

DSB fastsætter sine forretningsbetingelser i henhold til lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed § 12. Forretningsbetingelserne skal som minimum indeholde bestemmelser om:

- DSB's køreplaner samt regler for benyttelse af tog
- Billetter, kort og pladsbilletter
- Regler for kontrol af billetter og kort, herunder kontrolafgifter samt tillæg for passagerer, der rejser uden gyldig billet eller kort
- Tilbagebetaling af billetter eller kort
- Medbringning af håndbagage og dyr
- Ansvar for skade på passagerer eller bagage
- Beløbsstørrelse for erstatning for bagage
- Passagerernes rettigheder ved forsinkelser og mangler, herunder i forbindelse med skift til andre operatørs tog
- Reklamationer og klageadgang

På strækninger, hvor indtægterne fra trafik udført af DSB tilfalder en anden operatør, aftaler DSB og den pågældende operatør hvilke forretningsbetingelser, der skal gælde i de relevante tog.

#### 5.3.2. Samarbejde med amter og kommuner

Med henblik på at sikre, at passagerernes interesser varetages i lokalområdet, skal DSB inddrage amter og kommuner i forbindelse med væsentlige ændringer i produktet, jf. nedenfor.

DSB kan i Bus&Tog-samarbejdet aftale konkret med trafikskaberne, såfremt der skal foretages specifikke høringer i forbindelse med arbejdet med fremtidige køreplansudkast i amter og kommuner. DSB skal tilstræbe et konstruktivt samarbejde med amter og kommuner.

Ved høringen af amter og kommuner i forbindelse med køreplansændringer skal DSB tilrettelægge processen således, at der gives en frist på mindst en måned til at afgive bemærkninger til DSB's køreplansforslag. DSB skal søge at imødekomme ønsker fra lokal side om tilpasning af togenes køreplaner til tilsluttende kollektive trafikforbindelser, såfremt det indebærer større fordele end ulemper for alle passagerer under ét.

- 5.3.3. Ansvar for jernbanens støj er i dag fordelt mellem hhv. operatører(rullende materiel), Banedanmark (infrastruktur) og Trafikstyrelsen (myndighedsansvar). DSB forpligter sig til at deltage i et tæt, formaliseret samarbejde om afprøvning af støjbekæmpelsesmidler, der fokuserer på reduktion af støjilden (kontaktfladen hjul/skinne), og på muligheden for at inddæmme støjen.

DSB skal i kontraktperioden arbejde for, at det rullende materiel løbende holdes i en sådan teknisk stand, at materielles støjegenskaber som minimum opretholdes på det eksisterende niveau.

## 6. Regulering af kontrakten i forbindelse med udbud

### 6.1. Opsigelse

- 6.1.1. Trafikministeriet kan opsigde dele af kontrakten med henblik på udbud.

Undtaget fra denne opsigelsesmulighed er fjerntog mellem København og Frederikshavn, Struer, Esbjerg, Sønderborg samt tog, der kører parallelt hermed på de pågældende strækninger. Opsigelsen kan dog omfatte lokaltog på Vestfyn mellem Odense og Fredericia, lokale tog på Aalborg nærbane samt regionaltog på strækningen mellem København og Ringsted.

- 6.1.2. Omfanget af opsigelsen vil i løbet af kontraktperioden mindst omfatte 1/3 af DSB's togkilometerproduktion af de dele af kontrakten, som kan opsiges, jf. pkt. 6.1.1. I grundlaget for afgørelse om yderligere udbud vil indgå en vurdering af DSB's opfyldelse af denne kontrakt i øvrigt.

- 6.1.3. Opsigelsen skal ske skriftligt med mindst 2 års varsel. Opsigelsen skal indeholde en præcis afgrænsning af de trafikale ydelser, som er omfattet af opsigelsen.

- 6.1.4. Ved opsigelse reduceres kontraktbetalingen.

Reduktionen af kontraktbetalingen sker på baggrund af budgettet efter den metode, som er beskrevet i pkt. 6.2.

### 6.2. Reduktion af kontraktbetalingen

- 6.2.1. Forud for kontraktens ikrafttrædelse fordeles kontraktbetalingen på hele banenettet for hvert år 2005 – 2014.

Nettodriftsomkostningerne, som omfatter forskellen mellem de budgetterede indtægter og omkostninger, fordeles på nettet i henhold til de metodiske anvisninger i DSB's regnskabsreglement, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v.

Det budgetterede overskud i den forhandlede trafikkontrakt fordeles på de enkelte dele af nettet i forhold til trafikens andel af alle driftsomkostninger i den samlede kontrakt korrigeret for poster, der ikke har indflydelse på DSB's overskudsandel og som kan opdeles strækningsvist. Disse poster fastsættes i forbindelse med arbejdet med fordelingen af budgettet.

Opdelingen af nettet samt den præcise metode for fordeling af budgettets omkostninger og indtægter på nettet fremgår af bilag 8.

- 6.2.2. Den samlede kontraktreduktion sammensættes af den fordelte kontraktbetaling for de relevante dele af nettet for de år af kontraktperioden, som opsigelsen vedrører.

Eventuelle særlige forhold af betydning for økonomien i den udbudte trafik kan efter parternes fælles overenskomst indgå i reduktionen på opsigelsestidspunktet.

- 6.2.3. De potentielle omstillingsomkostninger for DSB i forbindelse med tilpasning til det reducerede aktivitetsomfang søges opgjort i forbindelse med opsigelse af kontrakten og opgørelsen af kontraktreduktionen. DSB skal levere de nødvendige oplysninger til brug for en beregning af engangsudgifterne forbundet med overgangen til udbudt trafik.

### **6.3. Tog og stationer**

- 6.3.1. DSB forpligtes til at stille togmateriel til rådighed for den trafik, som udbydes i henhold til 6.1. Materiellet opgøres som de togsæt, lokomotiver og vogne, der er nødvendige for at udføre den af DSB på opsigelsestidspunktet planlagte køreplan for den opsagte trafik.

DSB skal i forbindelse med leje af tog for en længere periode end 2 år, som ønskes indsat i trafikken på en strækning, der potentielt kan udbydes, jf. pkt. 6.1.1., sikre, at lejekontrakten kan overdrages til en anden operatør.

- 6.3.2. Udgiften til leje af DSB's tog fastsættes som den regnskabsmæssige værdi tillagt en forrentning, der svarer til den generelle forrentningsprocent for DSB's egenkapital i opgørelsesåret.

Det materiel, som ikke overtages, skal DSB enten søge alternativ anvendelse for eller afhænde til bedst mulige pris. Differencen mellem realisationsværdien og den regnskabsmæssige værdi indgår i omstillingsomkostningerne.

Et eventuelt tab som følge af, at det efter et udbud ikke er muligt at udnytte stordriftsfordele ved materiellet, indgår i omstillingsomkostningerne.

- 6.3.3. DSB er forpligtet til at stille de stationer, som DSB efter opsigelsen ikke længere selv vil betjene med tog efter denne kontrakt, til rådighed for den udbudte trafik. Forpligtelsen gælder alle de til trafikafviklingen nødvendige lokaler og installationer.

- 6.3.4. Udgiften til leje af de pågældende stationer opgøres som de fulde omkostninger for så vidt angår de til trafikafviklingen nødvendige lokaler og installationer. Øvrige lokaler udlejes til markedsprisen.

Lejen fastlægges i forbindelse med forberedelse af udbudsbetingelserne.



## 7. Kontraktbetaling

7.1.1. For de i kontrakten definerede ydelser modtager DSB en kontraktbetaling fra Trafikministeriet. Trafikindtægter fra billet salg mv. tilfalder DSB.

Kontraktbetalingen fremgår af nedenstående tabel 7.1.:

Tabel 7.1.: Kontraktbetaling (mio. kr. 2004 PL)

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Betaling	2.985	3.021	2.803	2.669	2.523	2.480	2.486	2.433	2.475	2.470

7.1.2. Kontraktbetalingen er fast og skal således ikke være genstand for nogen automatisk regulering, medmindre andet udtrykkeligt er angivet i nærværende kontrakt.

Kontraktbetalingen reguleres årligt ved den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

Kontraktbetalingen dækker bl.a. afskrivning og forrentning af nye IC4-tog, nye IC2-tog samt erstatning for MR-tog. Den beregnede årlige kontraktbetaling til afskrivning og forrentning af nye tog fremgår af nedenstående tabel 7.2.

Tabel 7.2: Afskrivninger på nyt materiel i kontraktperioden (mio. kr.)

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
IC4	50	167	247	258	258	258	258	258	258	258
IC2	1	24	46	46	46	46	46	46	46	46
Nærbanetog						15	44	74	89	89

Den hertil hørende leveringsplan for de årlige investeringer i nyt togmateriel fremgår af tabel 7.3.

Tabel 7.3: Leveringsplan for nyt materiel

Togsæt	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
IC4	1	31	44	7					
IC2		1	22						
Nærbanetog							14*	14*	14*

\* Det forventede antal nyanskaffede nærbanetog på kontraktindgåelsestidspunktet.

Reguleringen tager udgangspunkt i, at DSB ved en forsinkelse af en togleverance på ét år sparer en udgift på 4 mio. kr. i afskrivning og forrentning for et IC4 togsæt, 2,7 mio. kr. for ét IC2 togsæt og 2,0

mio. kr. for ét nærbanetog (erstatning for MR tog) opgjort i prisniveau 2004.

Besparselsen for en måned udgør 1/12 af besparelsen for et år.

Det forudsættes, at togleverancen i tabel 7.3. sker jævnt hen over årets måneder i de pågældende kalenderår. DSB beholdning af nye tog af en bestemt type opgøres i ”materielmåneder”, som summen af det antal tog, som DSB har modtaget, og de måneder af året, som DSB har rådet over dem.

En eventuel kontraktregulering opgøres årligt efter udgangen af hvert kalenderår og beregnes på grundlag af det antal materielmåneder i det pågældende år, som DSB faktisk har rådet over materiellet, sammenholdt med de i henhold til leveringsplanen forudsatte antal materielmåneder. Eventuelle fremrykninger af togleverancer kan inden for det enkelte år modregnes i forsinkede togleverancer. Kontraktreguleringen kan dog ikke i noget år resultere i, at DSB modtager en større kontraktbetaling end forudsat. Der sker ikke reguleringer ved materielforsinkelser, som tilsammen ville udløse en regulering på mindre end 8 mio. kr.

### 7.1.3. Betalingsbetingelser

Trafikministeriets årlige betaling til DSB i henhold til tabel 7.1. udbetales i 12 delrater hver den 21. i måneden. Hvis den 21. falder på en lørdag, søndag eller helligdag, falder udbetalingen til DSB første efterfølgende hverdag.

Når et servicemål er opgjort, reguleres kontraktbetalingen herefter i førstkommende månedlige udbetaling.

Den årlige betaling til DSB reduceres med 8 mio. kr. med henblik på en offentlig service trafik reserve.

## 8. Misligholdelsesbeføjelser

### 8.1.1. Mangler ved DSB's ydelser

En mangel ved DSB's ydelser foreligger, såfremt ydelserne ikke opfylder samtlige krav og beskrivelser i nærværende kontrakt, eller såfremt de i øvrigt ikke er, som Trafikministeriet med føje kunne forvente.

Det påhviler DSB at give skriftlig meddelelse til Trafikministeriet, straks DSB må indse, at der vil forekomme eller er konstateret ikke uvæsentlige mangler.

### 8.1.2. Trafikministeriets misligholdelsesbeføjelser

Det påhviler DSB uden anmodning fra Trafikministeriet uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler i det omfang, som dette er muligt.

Såfremt DSB ikke har afhjulpet en konstateret mangel senest 30 dage efter Trafikministeriets skriftlige påkrav herom, er Trafikministeriet efter forudgående orientering af DSB berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på DSB's regning.

DSB er erstatningspligtig over for Trafikministeriet efter dansk rets almindelige regler, jf. dog nedenfor om force majeure.

DSB's erstatningsansvar pr. kalenderår er beløbsmæssigt begrænset til maksimalt 10 pct. af den årlige kontraktbetaling, jf. 7.1.1.

DSB skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig over for Trafikministeriet for så vidt angår forhold, der ligger uden for DSB's kontrol, og som DSB ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet. Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af 1. punktum, og som DSB ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure-situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt DSB har givet skriftlig meddelelse herom til Trafikministeriet uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

Trafikministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve nærværende kontrakt helt eller delvist efter Trafikministeriets valg, såfremt Trafikministeriet over for DSB skriftligt har givet påkrav herom med angivelse af dels, at DSB på nærmere specificeret måde væsent-

ligt har misligholdt sine forpligtelser, dels at manglende afhjælpning heraf inden 30 dage vil medføre, at kontrakten kan ophæves, såfremt DSB ikke har opfyldt sine forpligtelser inden fristens udløb.

Trafikministeriet bestemmer i ophævelsesskrivelsen, fra hvornår ophævelsen skal have virkning. Ophævelsen skal dog senest have virkning 6 måneder efter ophævelsesskrivelsens afsendelse.

Trafikministeriets hele eller delvise ophævelse af kontrakten berører ikke trafikministerens mulighed for efter lov om jernbanevirksomhed m.v. at pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

Bestemmelserne vedrørende bod finder anvendelse, uafhængigt af om Trafikministeriet i øvrigt gør misligholdelsesbeføjelser gældende over for DSB.

#### 8.1.3. DSB's hæftelse for underleverandører

DSB hæfter for sine underleverandørers ydelser efter nærværende kontrakt på ganske samme måde som for sine egne ydelser.

#### 8.1.4. Trafikministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Trafikministeriet misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til nærværende kontrakt, er DSB berettiget til at ophæve nærværende kontrakt med virkning for fremtidige ydelser, såfremt DSB over for Trafikministeriet skriftligt har afgivet påkrav om, dels at Trafikministeriet på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, dels at manglende betaling inden 30 dage vil medføre, at kontrakten ophæves, og såfremt Trafikministeriet ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb.

#### 8.1.5. Anden misligholdelse fra Trafikministeriets side

Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Trafikministeriets side, skal DSB straks reklamere heroverfor. Manglende reklamation fritager dog ikke Trafikministeriet for forpligtelser i henhold til kontrakten.

I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser, jf. dog nedenfor om force majeure.

#### 8.1.6. Force majeure for Trafikministeriet

Trafikministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig over for DSB for så vidt angår forhold, der ligger uden for Trafikministeriets kontrol, og som Trafikministeriet ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet. Forhold hos en underleverandør anses kun for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en

hindring, der omfattes af 1. punktum, og som Trafikministeriet ikke burde have undgået eller overvundet.

Force majeure kan højst gøres gældende med det antal dage, som force majeure-situationen varer.

Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Trafikministeriet har givet skriftlig meddelelse herom til DSB uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt.

DSB er berettiget til at annullere kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Trafikministeriet er i force majeure i mere end 90 dage.

#### 8.1.7. Fordringshavermora

Om Trafikministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

## 9. Rapportering

### 9.1. Rapportering

9.1.1. Nærværende krav til rapportering tager udgangspunkt i dagens situation for så vidt angår datas kvalitet, kvantitet og detaljeringsgrad. Der tages forbehold for, at der på sigt kan udvikles redskaber, der muliggør en mere sofistikeret dataindsamling og -håndtering, f.eks. gennem et elektronisk rejsekort. De muligheder, sådanne redskaber måtte give, vil blive afspejlet gennem en udvikling af rapporteringskravene gennem indgåelse af tillægskontrakter.

Nedenstående oplysninger i afsnit 9.1.2. til og med 9.1.5. samt 9.1.8. er offentligt tilgængelige. Trafikministeriet kan til enhver tid udlevere oplysningerne uden forudgående høring af DSB.

9.1.2. Månedsvis rapportering:

DSB skal med henblik på såvel DSB's egen som Trafikministeriets overvågning af den løbende drift indsamle følgende statistikoplysninger på månedsbasis og fremsende disse til Trafikministeriet, når de foreligger:

- månedlig statistik for udvikling i rejser og indtægter nedbrudt på kort- og billetter (billetter, 10-turskort og togkort) samt på de væsentligste rejsestrømme (Øst-trafik, Vest-trafik og Øst/Vest-trafik)

9.1.3. Kvartalsvis rapportering:

Blandt andet med henblik på den kvartalsvise regulering af kontraktbetalingen, som følge af den opnåede regularitet og pålidelighed, skal DSB straks efter udløbet af et kvartal og senest to måneder herefter levere følgende oplysninger til Trafikministeriet:

- antallet af rejser
- antallet af kørte tog på de i bilag 1 nævnte strækningsafsnit i forhold til Trafikeringsplanens krav herom
- erstatningskørsel med bus
- de i bilag 3 nævnte oplysninger omkring regularitet og pålidelighed
- andelen af togafgange i og uden for myldretiden på de i bilag 1 nævnte strækningsafsnit, hvor antallet af passagerer har været større end togets siddepladskapacitet.

- DSB er forpligtet til at levere alle nødvendige oplysninger til brug for Trafikstyrelsens opgørelse af passagerregulariteten. Trafikstyrelsen og DSB aftaler nærmere hvilke oplysninger, der konkret skal leveres.

#### 9.1.4. Halvårlig rapportering

Blandt andet med henblik på eventuel betalingsregulering skal DSB straks efter udløbet af 2. og 4. kvartal og senest to måneder herefter, rapportere resultatet af de gennemførte kundetilfredshedsmålinger, jf. bilag 4, samt eventuelle redegørelser for forbedringer, kundetilfredshedsmålingen måtte give anledning til.

#### 9.1.5. Årlig rapportering

Efter udgangen af hvert kalenderår fremsender DSB til Trafikministeriet en udtømmende og forklarende rapport om trafikafviklingen i henhold til kontrakten. Rapporten skal indeholde:

- En redegørelse for de forhold, som løbende er rapporteret gennem året under den månedlige, kvartalsvise eller halvårslige rapportering
- en redegørelse for samarbejdet med amter og kommuner.

#### 9.1.6. Når oplysningerne foreligger, leverer DSB desuden en redegørelse over væsentlige fremtidige initiativer. Redegørelsen skal leveres én gang årligt og kan indeholde følgende emner:

- overvejelser om ændringer i standsningsmønstre for førstkomende køreplan, herunder begrundelser for de foreslåede initiativer
- en opfølgning på trafikale omlægninger beskrevet i tidligere års redegørelser
- overvejelser om andre passagervendte initiativer, herunder væsentlige ændringer i kommercielle rabatter m.v.

#### 9.1.7. DSB fremsender selskabets årsberetning og årsregnskab til Trafikministeriet, når denne foreligger.

#### 9.1.8. DSB fremsender med henblik på Trafikministeriets udarbejdelse af en årlig OD-matrice en oversigt over antallet af rejser på et kalenderår til og fra samtlige stationer. Data leveres på elektronisk form i en umiddelbar læsbar version, f.eks. Excel eller Acces, og omfatter både DSB og DSB S-tog a/s.

#### 9.1.9. DSB fremsender med henblik på Trafikministeriets udarbejdelse af en indtægtsmatrice på stationsniveau de samlede billetindtægter for rejser over et kalenderår til og fra samtlige stationer fordelt på billettyper.

Data leveres på elektronisk form i en umiddelbar læsbar version, f.eks. Excel eller Acces, og omfatter både DSB og DSB S-tog a/s.

9.1.10. Herudover fremsender DSB på årsbasis følgende oplysninger til Trafikministeriet, når oplysningerne foreligger:

- Køreplan for den førstkommande køreplansperiode i en umiddelbar læsbar elektronisk version
- antal rejsende pr. tog på udvalgte tællesnit (såkaldte TRAP-data).

## **9.2. Øvrige oplysninger**

9.2.1. Der skal udover de ovennævnte rapporter og oplysninger fremsendes de i de øvrige dele af kontraktens bilag krævede rapporter og indberetninger.

Trafikministeriet kan forlange indsigt i alle oplysninger om passagertrafikkens omfang og fordeling i tog udført i henhold til kontrakten, indtægter herfra, køreplaner, produktionsdata og tekniske specifikationer for driftsmateriellet.

DSB skal derudover på anfordring fra Trafikministeriet levere alle andre oplysninger inden for samme emnekreds, og som DSB måtte indsamle til eget brug eller medvirke til, mod dækning af de hermed forbundne udgifter til særlige tællinger og undersøgelser.



## 10. Afsluttende juridiske bestemmelser

### **10.1. Myndighedskrav m.v.**

10.1.1. DSB indestår for, at DSB og alle DSB's ydelser opfylder samtlige relevante myndighedsforskrifter, herunder de af Trafikministeriet fastsatte, og for, at alle nødvendige godkendelser, tilladelser, certifikater m.v. fra myndigheder, herunder Trafikministeriet, tilvejebringes samt for, at alle nødvendige aftaler m.v. med myndigheder, herunder Trafikministeriet, og andre transportvirksomheder, indgås.

### **10.2. Inspektion**

10.2.1. Trafikministeriet, herunder Trafikministeriets repræsentanter, skal til enhver tid uden varsel have adgang til materiel, bygninger og andre fysiske lokaliteter med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres. Ved sådan inspektion vil Trafikministeriet optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler, og DSB vil i muligt omfang yde Trafikministeriet fornøden assistance, herunder oplysninger.

10.2.2. Trafikministeriet, herunder Trafikministeriets repræsentanter, skal mod forevisning af behørig legitimation endvidere have adgang til fri befordring med DSB i forbindelse med tjenstlig inspektion og vurderinger af forhold omkring denne kontrakt og af forhold vedrørende trafikeringen, infrastrukturen og nye projekter på DSB's trafikstrækninger.

### **10.3. Tavshedspligt**

10.3.1. DSB, DSB's personale, underleverandører og disses personale skal iagttage ubetinget tavshed med hensyn til oplysninger vedrørende Trafikministeriets eller andres forhold, som de får kendskab til i forbindelse med opfyldelse af nærværende kontrakt. Dette gælder dog ikke, såfremt videregivelsen af oplysninger sker i henhold til lovgivningen eller en afgørelse truffet af en domstol eller en offentlig myndighed, herunder Jernbanetilsynet, Banedanmark, konkurrencemyndighederne eller Europa-Kommissionen, eller for oplysninger, der er offentligt tilgængelig eller retmæssigt modtaget fra tredjemand.

- 10.3.2. For Trafikministeriets personale gælder reglerne for ansatte i den offentlige forvaltning. Konsulenter og andre, der bistår Trafikministeriet, pålægges tilsvarende forpligtelse med hensyn til oplysninger om DSB's forhold, som gælder for DSB med hensyn til Trafikministeriets forhold.

DSB må uden Trafikministeriets samtykke bruge Trafikministeriet som reference.

Trafikministeriet har ret til at offentliggøre nærværende kontrakt helt eller delvist.

#### **10.4. Overdragelse**

- 10.4.1. Trafikministeriet har ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser efter nærværende kontrakt til en anden offentlig institution eller en institution, der ejes af det offentlige. Staten indestår for, at vedkommende institution, til hvem overdragelse finder sted, opfylder sine forpligtelser i henhold til kontrakten.
- 10.4.2. DSB kan ikke uden Trafikministeriets skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge nærværende kontrakt til tredje-mand.
- 10.4.3. DSB kan ej heller uden Trafikministeriets skriftlige samtykke overlade kontraktens opfyldelse vedrørende selve togdriften til underleverandører.

#### **10.5. Genforhandling**

- 10.5.1. Det må forventes, at der inden ophøret af nærværende kontrakt vil blive behov for at ændre i ydelserne, herunder ved udvidelser, indskærnkninger og bortfald samt ved, at egentlige nye ydelser tilføjes. Det må endvidere forventes, at det er en forudsætning for den optimale gennemførelse af nærværende kontrakt, at der i et vist omfang løbende mellem parterne vedtages ændringer.

Det er derfor aftalt, at såfremt en part mener, at der er behov for ændringer, da vil den anden part til enhver tid med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning være villig til hurtigst muligt at deltage i en genforhandling med henblik på at få afprøvet, om det er muligt at finde en ændringsløsning, der er acceptabel for begge parter.

### 10.6. Ændringer af kontrakten

10.6.1. Nærværende kontrakt kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af parternes dertil bemyndigede repræsentanter.

Alle ændringer af kontrakten skal udformes som fortløbende nummerede tillæg til kontrakten.

### 10.7. Kontrakteksemplarer

10.7.1. Nærværende kontrakt oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Trafikministeriet og DSB.

### 10.8. Underskrift og datering

København den 4/3 2004

For Trafikministeriet:



Flemming Hansen  
Trafikminister

For DSB:



Mogens Granborg  
Bestyrelsesformand



Per Jacobsen  
Afdelingschef



Keld Sengeløv  
Adm. direktør



Søren Eriksen  
Koncerndirektør

## 11. Bilag

### 11.1. Bilag 1: Trafikeringsplan

Tabel 1: Tog pr. dag i trafikeringsplan 2005<sup>1</sup>

retning - ene og anden	Hverdage <sup>2</sup>		Lørdage		Søndage	
	1	2	1	2	1	2
Helsingør-Nivå	67	71	63	64	63	64
Nivå-Østerport	113	116	109	109	109	109
Østerport-København H	182	196	158	162	150	160
København H-Kastrup	129	130	130	127	130	128
Kastrup- Øresund midt	63	64	63	64	63	64
København-Roskilde	163	167	125	124	120	121
Roskilde-Køge	31	31	19	19	16	16
Køge-Haslev	31	31	19	19	16	16
Haslev-Næstved	31	31	19	19	16	16
Roskilde-Holbæk	36	33	24	24	20	19
Holbæk-Kalundborg	24	22	17	17	14	13
Roskilde-Borup	95	102	78	74	77	76
Borup-Ringsted	93	98	78	74	77	76
Ringsted-Næstved	37	36	31	31	33	31
Næstved-Vordingborg	39	38	28	29	23	20
Vordingborg-Nykøbing F	32	32	23	24	23	20
Nykøbing F-Rødby Færge	9	11	6	7	7	6
Ringsted-Slagelse	59	62	50	49	47	49
Slagelse-Odense	54	60	50	49	47	49
Odense-Middelfart	77	74	61	57	60	58
Middelfart-Fredericia	63	57	45	40	44	41
Fredericia-Vejle	62	55	49	44	44	43
Vejle-Århus	44	38	34	28	29	29
Århus-Skørping	25	33	17	23	20	22
Skørping-Ålborg	33	45	28	34	19	21
Ålborg-Lindholm	39	43	31	33	19	20
Lindholm-Hjørring	24	28	19	20	17	19
Hjørring-Frederikshavn	24	26	19	20	17	18
Fredericia-Kolding	44	34	33	27	30	26
Middelfart-Kolding	17	19	18	17	18	17
Kolding-Esbjerg	38	33	29	27	26	26
Kolding-Tinglev	22	20	22	17	22	17
Tinglev-Sønderborg	12	11	12	10	12	10
Tinglev-Padborg	12	10	11	8	11	8
Vejle-Herning-Holstebro	22	20	16	15	16	15
Holstebro-Struer	25	21	16	15	15	15
Odense-Ringe	52	54	45	45	35	35
Ringe-Svendborg	33	35	27	27	18	18
Århus-Hornslet	32	34	25	26	18	18
Hornslet-Ryomgård	13	13	10	10	8	8
Ryomgård-Grenå	12	12	10	9	8	8

1) Trafikken for perioden 9. januar – 10. december 2005 og dens fordeling over dagen vil svare til 2004. Dog suppleres trafikken med udvidet drift mellem Århus og Ålborg samt mellem Nivå og Kastrup. Lokaltoget mellem Roskilde og Kastrup indstilles. Det bemærkes, at der i løbet af 2004 kan ske ændringer i tabellen i forbindelse med indgåelse af tillægskontrakter.

2) Mindre afvigelser for dage, der ikke følger det normale mønster, vil forekomme f.eks. trafik på fredage i forhold til hverdage samt dage forud for højtider mv.

Tabel 2: Frekvens (tog/døgn) særlige tog 2005-2014

	alle dage	ekstratog hele året fr og sø	ekstratog højsæson alle dage
København-Ystad	2	1	2
Nykøbing F-Gedser	1		
København-Odense-Padborg 1)	1		
Århus-Viborg-Struer	2	0,5	
Struer-Thisted	2		

1) Maksimalt omfang afhænger af aftale med samarbejdspartnere

Tabel 3: Tog pr. time i trafikeringsplan 2006<sup>1</sup>-2010/2014

strækning	Grundbetjening 2)		Ekstrakørsel			Nattetimer 3)	
	Alle dage 6.00 - 23.59	Supplement i dagtimer ma-fr 7.00-18.59	Myldretid ma-fr 7-9 og 15-18 4)	lø 7.00-18.59 3)	sø 7.00-18.59 3)	ma-fr 1.00-4.59	lø-sø 1.00-4.59
Helsingør-Nivå	3		3/0				1
Nivå-Østerport	3	3	3/0	3	3		1
Østerport-København H <sup>6)</sup>	9	6	1/0	6	6	1	1
København H-Kastrup	5	3		3	3	1	1
Kastrup- Øresund midt	3					1	1
København-Roskilde	8	3	1/0	3	3	0,25	1
Roskilde-Køge	1	1					
Køge-Haslev	1	1					
Haslev-Næstved	1	1					
Roskilde-Holbæk	2	1		1	1		
Holbæk-Kalundborg	1		1/0				
Roskilde-Borup	5	1	3/1	1	1	0,25	0,5
Borup-Ringsted	5	1	3/1	1	1	0,25	0,5
Ringsted-Næstved	2		1/0				
Næstved-Vordingborg	2		1/0				
Vordingborg-Nykøbing F	2		1/0				
Nykøbing F-Rødby Færge	0,5						
Ringsted-Slagelse	3		1/0			0,25	0,5
Slagelse-Odense	3		1/0			0,25	0,5
Odense-Middelfart <sup>5)</sup>	4					0,25	0,5
Middelfart-Fredericia	3					0,25	0,5
Fredericia-Vejle <sup>5)</sup>	3/4					0,25	0,5
Vejle-Århus	2	1		1	1	0,25	0,5
Århus-Skørping	2					0,25	0,5
Skørping-Ålborg	2	1				0,25	0,5
Ålborg-Lindholm	2	1					
Lindholm-Hjørring	1		1				
Hjørring-Frederikshavn	1		1				
Fredericia-Kolding	1		1				
Middelfart-Kolding	2						
Kolding-Esbjerg	2						
Kolding-Tinglev	1						
Tinglev-Sønderborg	0,5						
Tinglev-Padborg	0,5						
Vejle-Herning-Holstebro	1		0,2				
Holstebro-Struer	1		0,2				
Odense-Ringe	2	1					
Ringe-Svendborg	1	1					
Århus-Hornslet	1	1					
Hornslet-Ryomgård	0,5	0,5					
Ryomgård-Grenå	0,5	0,5					

1) Fra køreplansskiftet 11. december 2005

2) Togbetjeningen skal omfatte det angivne antal tog pr time i hver retning i de respektive tidsrum. Der skal i en forudgående hhv efterfølgende periode på en time køre de tog som er nødvendige for . at sikre den komplette betjening indenfor tidsrummet

3) Det angivne antal tog pr. time er et gennemsnit for det antal tog, som skal udføres indenfor de respektive tidsrum. Betjeningen kan fastlægges til de tidspunkter, hvor den efter DSBs vurdering imødekommer flest mulige passagerer.

4) Det højeste tal angiver trafik i aktuel retning/ det laveste tal trafikken i modsat retning

5) Togantal kan varieres i det omfang hensyn til delinger og samlinger af togdele i hhv Vejle, Fredericia, Odense og Middelfart gør det hensigtsmæssigt.

6) Antallet af tog kan reduceres, hvis afstemning af køreplan med banekapacitet gør det nødvendigt

Tabel 4: Tog pr time i basistrafikeringsplan 2010<sup>1</sup> - 2014

strækning	Grundbetjening 2)		Ekstrakørsel			Nattetimer 3)	
	Alle dage 6.00 - 23.59	Supplement i dagtimer ma-fr 7.00-18.59	Myldretid ma-fr 7-9 og 15-18 4)	lø 7.00-18.59 3)	sø 7.00-18.59 3)	ma-fr 1.00-4.59	lø-sø 1.00-4.59
Helsingør-Nivå	3		3 / 0				1
Nivå-Østerport	3	3					1
Østerport-København H <sup>6)</sup>	6	6	3 / 0		1,5	1	1
København H-Kastrup	5	3				1	1
Kastrup- Øresund midt	3					1	1
København-Roskilde	5	4	1 / 0		1,5	0,25	1
Roskilde-Køge	1	1					
Køge-Haslev	1	1					
Haslev-Næstved	1		1				
Roskilde-Holbæk	1	1	1 / 0		0,5		
Holbæk-Kalundborg	1		1 / 0				
Roskilde-Borup	3	3	2 / 0		1	0,25	0,5
Borup-Ringsted	3	3	2 / 0		1	0,25	0,5
Ringsted-Næstved	1	1	1 / 0		0,5		
Næstved-Vordingborg	1	1	1 / 0		0,5		
Vordingborg-Nykøbing F	1	1	1 / 0		0,5		
Nykøbing F-Rødby Færge	0,5						
Ringsted-Slagelse	2	1	1 / 0		0,5	0,25	0,5
Slagelse-Odense	2	1	1 / 0		0,5	0,25	0,5
Odense-Middelfart <sup>5)</sup>	3	1			0,5	0,25	0,5
Middelfart-Fredericia	2	1			0,5	0,25	0,5
Fredericia-Vejle <sup>5)</sup>	2	1			0,5	0,25	0,5
Vejle-Århus	2	1			0,5	0,25	0,5
Århus-Skørping	1	1				0,25	0,5
Skørping-Ålborg	2	1				0,25	0,5
Ålborg-Lindholm	2	1					
Lindholm-Hjørring	1		1				
Hjørring-Frederikshavn	1		1				
Fredericia-Kolding	1		1				
Middelfart-Kolding	1	1			0,5		
Kolding-Esbjerg	1	1			0,5		
Kolding-Tinglev	1						
Tinglev-Sønderborg	0,5						
Tinglev-Padborg	0,5						
Vejle-Herning-Holstebro	1		0,2				
Holstebro-Struer	1						
Odense-Ringe	2	1					
Ringe-Svendborg	1	1					
Århus-Hornslet	1	1					
Hornslet-Ryomgård	0,5	0,5					
Ryomgård-Grenå	0,5	0,5					

1) Fra køreplansskiftet 2009/2010

2) Togbetjeningen skal omfatte det angivne antal tog pr time i hver retning i de respektive tidsrum.

Der skal i en forudgående hhv efterfølgende periode på en time køre de tog som er nødvendige for at sikre den komplette betjening indenfor tidsrummet

3) Det angivne antal tog pr. time er et gennemsnit for det antal tog, som skal udføres indenfor de respektive tidsrum. Betjeningen kan fastlægges til de tidspunkter, hvor den efter DSBs vurdering imødekommer flest mulige passagerer.

4) Det højeste tal angiver trafik i aktuel retning/ det laveste tal trafikken i modsat retning

5) Togantal kan varieres i det omfang hensyn til delinger og samlinger af togdele i hhv Vejle, Fredericia, Odense og Middelfart gør det hensigtsmæssigt.

6) Antallet af tog kan reduceres, hvis afstemning af køreplan med bane kapacitet gør det nødvendigt

Tabel 5: Tog pr time som kan falde bort 2010 - 2014

strækning	Myldretid ma-fr 7-9 og 15-18	Dagtimer ma- fr 9-15 og 18-20	Dagtimer lø 7.00-18.59	Dagtimer sø 7.0-18.59	Afentimer ma-sø 19.00- 23.59	Natteimer ma- fr 1.00-4.59	Natteimer lø- sø 1.00-4.59
Helsingør-Nivå							
Nivå-Østerport	3 / 0		3	3,0			
Østerport-København H	1 / 3	3	9	7,5	3		
København H-Kastrup			3	3,0			
Kastrup- Øresund midt							
København-Roskilde	2	2	6	4,5	3		
Roskilde-Køge							
Køge-Haslev							
Haslev-Næstved		1					
Roskilde-Holbæk	0 / 1	1	2	1,5	1		
Holbæk-Kalundborg							
Roskilde-Borup	1		3	2,0	2		
Borup-Ringsted	1		3	2,0	2		
Ringsted-Næstved			1	0,5	1		
Næstved-Vordingborg			1	0,5	1		
Vordingborg-Nykøbing F			1	0,5	1		
Nykøbing F-Rødby Færge (Re)							
Ringsted-Slagelse			1	0,5	1		
Slagelse-Odense			1	0,5	1		
Odense-Middelfart <sup>5)</sup>			1	0,5	1		
Middelfart-Fredericia			1	0,5	1		
Fredericia-Vejle <sup>5)</sup>	0 / 1	0 / 1	1 / 2	0,5 / 1,5	1 / 2		
Vejle-Århus			1	0,5			
Århus-Skørping			1	1,0	1		
Skørping-Ålborg							
Ålborg-Lindholm							
Lindholm-Hjørring							
Hjørring-Frederikshavn							
Fredericia-Kolding							
Middelfart-Kolding			1	0,5	1		
Kolding-Esbjerg			1	0,5	1		
Kolding-Tinglev							
Tinglev-Sønderborg							
Tinglev-Padborg							
Vejle-Herning-Holstebro							
Holstebro-Struer	0,2						
Odense-Ringe							
Ringe-Svendborg							
Århus-Hornslet							
Hornslet-Ryomgård							
Ryomgård-Grenå							



Tabel 6: Standsningsplan mindste antal togafgange pr time

Strækning	Grundbetjening	Ekstra stop
	Alle dage 6.00 - 23.59	Man - fre 7.00 - 18.59
<b>Helsingør - Nivå</b>		
Helsingør	3	0
Snekkersten	2	0
Espergærde	3	0
Humblebæk	3	0
Nivå	2	0
<b>Nivå - Østerport</b>		
Nivå	2	1
Kokkedal	3	1
Rungsted Kyst	2	0
Vedbæk	2	0
Skodsborg	1	0
Klampenborg	1	0
Hellerup	2	0
Østerport	3	3
<b>Østerport - København H</b>		
Østerport	5	2
Nørreport	5	3
København H	6	6
<b>København H - Kastrup</b>		
København H	5	3
Ørestad	1	1
Tårnby	3	0
Kastrup	5	2
<b>Kastrup - Øresund midt</b>		
Malmø	3	0
<b>København H - Roskilde</b>		
København H	5	4
Valby	2	1
Høje Taastrup	3	0
Hedehusene	1	1
Trekroner	2	0
Roskilde	4	2
<b>Roskilde - Køge</b>		
Roskilde	1	1
Gadstrup	1	1
Havdrup	1	1
Lille Skensved	1	1
Ølby	1	1
Køge	1	1
<b>Køge - Haslev</b>		
Køge	1	1
Herfølge	1	1
Tureby	1	1
Haslev	1	1
<b>Haslev - Næstved</b>		
Haslev	1	0
Holme-Olstrup	1	0
Næstved Nord	1	0
Næstved	1	0
<b>Roskilde - Holbæk</b>		
Roskilde	1	1
Lejre	1	0
Hvalsø	1	1
Tølløse	1	1
Vipperød	1	0
Holbæk	1	1

Tabel 6: Standsningsplan mindste antal togafgange pr time

		Grundbetjening	Ekstra stop
Strækning		Alle dage 6.00 - 23.59	Man - fre 7.00 - 18.59
	Holbæk	1	0
	Regstrup	1	0
	Knabstrup	1	0
	Mørkøv	1	0
	Jyderup	1	0
	Svebølle	1	0
	Kalundborg	1	0
<b>Roskilde - Borup</b>			
	Roskilde	2	1
	Viby Sjælland	1	1
	Borup	1	1
<b>Borup - Ringsted</b>			
	Borup	1	1
	Ringsted	2	1
<b>Ringsted - Næstved</b>			
	Ringsted	1	0
	Glumsø	1	0
	Næstved	1	1
<b>Næstved - Vordingborg</b>			
	Næstved	1	1
	Lundby	1	0
	Vordingborg	1	1
<b>Vordingborg - Nykøbing F</b>			
	Vordingborg	1	1
	Nørre Alslev	1	0
	Eskilstrup	1	0
	Nykøbing F	1	1
<b>Nykøbing F - Rødby</b>			
	Nykøbing F	0,5	0
	Rødby	0,5	0
<b>Ringsted - Slagelse</b>			
	Ringsted	2	0
	Sorø	1	0
	Slagelse	2	0
<b>Slagelse - Odense</b>			
	Slagelse	2	0
	Korsør	1	1
	Nyborg	2	0
	Odense	2	1
<b>Odense - Middelfart</b>			
	Odense	3	1
	Holmstrup	0,5	0
	Tommerup	1	0
	Skalbjerg	0,5	0
	Bred	0,5	0
	Aarup	1	0
	Gelsted	0,5	0
	Ejby	1	0
	Nørre Åby	1	0
	Kauslunde	0,5	0
	Middelfart	2	1
<b>Middelfart - Fredericia</b>			
	Middelfart	1	1
	Fredericia	2	0
<b>Fredericia - Vejle</b>			
	Fredericia	2	0
	Børkop	1	0
	Brejning	1	0
	Vejle	2	1

Tabel 6: Standsningsplan mindste antal togafgange pr time

		Grundbetjening	Ekstra stop
Strækning		Alle dage 6.00 - 23.59	Man - fre 7.00 - 18.59
<b>Vejle - Århus</b>			
	Vejle	2	1
	Hedensted	1	0
	Horsens	2	1
	Skanderborg	2	0
	Hørning	0	0
	Viby Jylland	0	0
	Århus	2	1
<b>Århus - Skørping</b>			
	Århus	1	1
	Hinnerup	0	0
	Hadsten	1	0
	Langå	1	0
	Randers	1	1
	Hobro	1	1
	Arden	1	0
	Skørping	1	1
<b>Skørping - Aalborg</b>			
	Skørping	2	0
	Støvring	1	1
	Svenstrup	1	1
	Skalborg	1	1
	Aalborg	2	1
<b>Aalborg - Lindholm</b>			
	Aalborg	2	1
	Aalborg Vestby	1	1
	Lindholm	2	0
<b>Lindholm - Hjørring</b>			
	Lindholm	1	0
	Brønderslev	1	0
	Vrå	1	0
	Hjørring	1	0
<b>Hjørring - Frederikshavn</b>			
	Hjørring	1	0
	Sindal	0,5	0
	Tolne	0,5	0
	Kvissel	0,5	0
	Frederikshavn	1	0
<b>Middelfart - Kolding</b>			
	Middelfart	1	0
	Kolding	1	1
<b>Fredericia - Kolding</b>			
	Fredericia	1	0
	Taulov	0,5	0
	Kolding	1	0
<b>Kolding - Esbjerg</b>			
	Kolding	1	1
	Lunderskov	1	0
	Vejen	1	1
	Brørup	1	0
	Holsted	1	0
	Gørding	1	0
	Bramming	1	1
	Tjæreborg	0	0
	Esbjerg	1	1
<b>Kolding - Tinglev</b>			
	Kolding	1	0
	Lunderskov	1	0
	Vamdrup	1	0
	Vojens	1	0
	Rødekro	1	0
	Tinglev	1	0

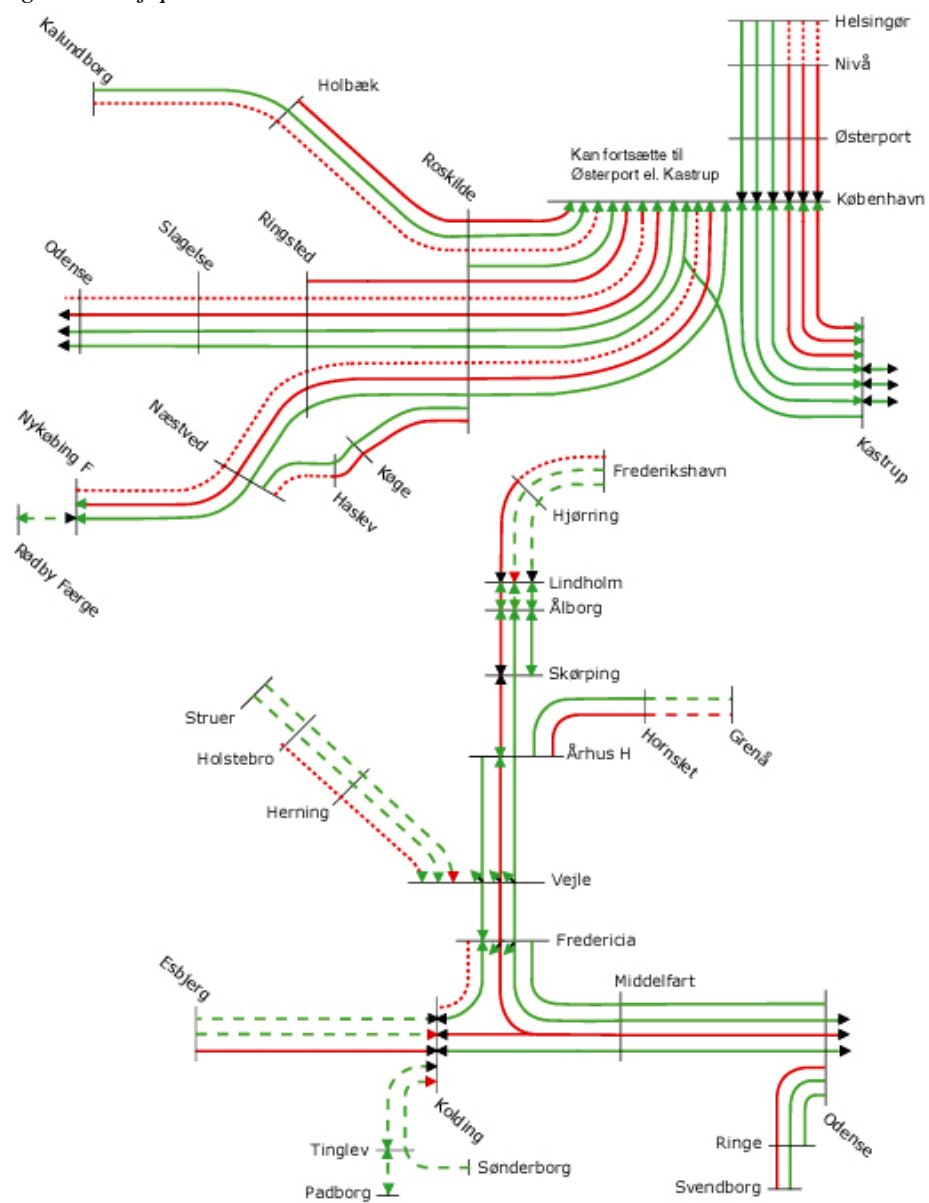
Tabel 6: Standsningsplan mindste antal togafgange pr time

Strækning	Grundbetjening	Ekstra stop
	Alle dage 6.00 - 23.59	Man - fre 7.00 - 18.59
<b>Tinglev - Sønderborg</b>		
Tinglev	0,5	0
Kliplev	0,5	0
Gråsten	0,5	0
Sønderborg	0,5	0
<b>Tinglev - Padborg</b>		
Tinglev	0,5	0
Padborg	0,5	0
<b>Vejle - Herning - Holstebro</b>		
Vejle	1	0
Vejle Sygehus	1	0
Jelling	1	0
Give	1	0
Thyregod	1	0
Brande	1	0
Herning	1	0
Vildbjerg	1	0
Aulum	1	0
Holstebro	1	0
<b>Holstebro - Struer</b>		
Holstebro	1	0
Hjerm	0	0
Struer	1	0
<b>Odense - Ringe</b>		
Odense	2	1
Odense Sygehus	1	0
Fruens Bøge	1	0
Hjallese	1	0
Højby	1	0
Årslev	1	1
Pederstrup	1	0
Ringe	2	1
<b>Ringe - Svendborg</b>		
Ringe	1	1
Rudme	0,5	0
Kværndrup	1	0
Stenstrup	1	1
Stenstrup Syd	1	0
Svendborg Vest	1	0
Svendborg	1	1
<b>Århus - Hornslet</b>		
Århus	1	1
Europaplads <sup>1)</sup>	1	0
Skolebakken	1	1
Østbanetorvet	1	0
Vestre Strandalle	1	0
Torsøvej	1	0
Lystrup	1	1
Hovmarken <sup>2)</sup>	1	0
Hjortshøj	1	1
Skødstrup	1	1
Løgten	1	0
Hornslet	1	1
<b>Hornslet - Ryomgård</b>		
Hornslet	0,5	0,5
Mørke	0,5	0,5
Ryomgård	0,5	0,5
<b>Ryomgård - Grenå</b>		
Kolind	0,5	0,5
Trustrup	0,5	0,5
Grenå	0,5	0,5

1) Betjeningen skal i 2005 mindst svare til antallet af stationer i 2004

2) Betjening kan i en periode suspenderes i aftentimer efter nærmere bestemmelse

Figur 1: Linjeplan



Signaturer:

- - - Hver 2. time alle dage 6.00 - 23.59
- Hver time alle dage 6.00 - 23.59
- Ma-fr 6.00 - 18.59
- - - Ekstratog ma - fr myldretider

- Toglinie skal fortsætte til København
- Toglinie skal fortsætte
- Toglinie kan fortsætte

## **11.2. Bilag 2: Midtvejsevaluering**

### 11.2.1. Baggrund

Der er i afsnit 1.3 omtalt en udvidelse af trafikken, hvis økonomi skal vurderes efter udgangen af 2008 med henblik på en stillingtagen til dens fortsatte opretholdelse. Den pågældende trafik er oplistet i tabel 4.

Til grund for denne vurdering gennemføres ultimo 2008 en opgørelse af driftsøkonomien af den pågældende trafik fordelt i nogle hovedpakker og tidsintervaller.

Metoden er følgende:

### 11.2.2. Meromkostninger

Ændringerne i DSB's aktiviteter som følge af udsving inden for det angivne kilometerinterval og med uændret materielbeholdning er af en begrænset størrelse, hvorfor de forudsættes ikke at ville påvirke aktivitetsniveauerne i DSB's salgs-, stabs- og logistikfunktioner, men kun de ressourcer, som er forbundet med selve togkørslen.

Under denne forudsætning indgår der følgende elementer i DSB's variable omkostninger:

*Baneafgifter:* Baneafgifterne er alle variable omkostninger, da den består af den kilometerafhængige omkostning og den kommende togafhængige omkostning (kapacitetsafgiften pr. tog pr. strækning).

*Specifik markedsføring* af forskellige deltogssystemer er direkte omkostninger. Her tænkes på markedsføringstiltag f.eks. rettet mod diverse pendlersegmenter i lokalområderne o. lign. Den generelle markedsføring af DSB indgår ikke som variabel omkostning i denne sammenhæng.

*Direkte omkostninger til togpersonale:* De variable omkostninger dækker over omkostningerne til det udførende togpersonale, men ikke til turplanlægning og daglig disponering, der forudsættes at være faste. Der regnes ikke med en direkte proportionalitet mellem udsvingene i togproduktionen og togpersonaleforbruget.

*Direkte omkostninger til lokomotivførere:* De variable omkostninger dækker over omkostningerne til lokomotivførerpersonale. Turplanlægning og daglig disponering forudsættes at være faste.

*Klargøring og vedligehold af togmateriel:* De variable omkostninger dækker over udgifter til reservedele og håndværkerlønninger, men ikke omkostninger til energi på værksteder, logistikfunktioner og værkstedsledelse.

Alle værkstedsanlæg (herunder bygninger og maskiner) forudsættes at være faste omkostninger inden for de forudsatte spænd i togkilometerproduktionen.

*Forrentning og afskrivning af togmateriel:* Alle kapitalomkostninger anses for at være faste.

*Energi til togfremføring:* De variable omkostninger dækker over udgifterne til selve energien, men ikke omkostningerne til forsyning (herunder tank-anlæg, administration af energiindkøb o.lign.). Forsyningsomkostningerne anses for at være faste.

*Omkostninger til stationer og salgskanaler:*

Omkostningerne anses alle for at være faste i forhold til udsving i togproduktionen.

*Koncern- og informatikfunktioner:*

Omkostningerne anses for at være faste i forhold til det angivne spænd i togkilometerproduktionen.

På baggrund af ovenstående kriterier opgøres de variable omkostninger for ekstraproduktionen via en særkørsel af produktøkonomimodellen. Omkostningerne opdeles på dels klargøring, vedligehold og energi, dels øvrige omkostninger.

*Nettotogsætkm:*

Hvis udvidelsen falder bort, kan der ikke spares et proportionalt antal togsætkm, hvilket har betydning for omkostningerne til togpersonale, klargøring, vedligehold og energi. Der tages højde for dette forhold i beregningen.

Det ekstra antal togsætkm, som produktionsudvidelsen reelt indebærer, beregnes som forskellen mellem det faktiske antal togsætkm i 2008 og det antal togsætkm, som ville have været nødvendigt for at befordre det i 2008 konstaterede antal passagerer på de forskellige strækninger og tidsintervaller uden udvidelsen.

11.2.3. De indtægter, som forårsages af ekstra kørsel beregnes på følgende måde:

1. De konstaterede indtægter i 2008 på de enkelte strækninger gøres op og henføres til tidsintervallerne på baggrund af tograpporterne.
2. Der fradrages 5 pct., som udtryk for den almindeligt forventede indtægtsstigning i perioden 2003-2008, uden den pågældende ekstrakørsel.
3. Indtægter sammenlignes med de tilsvarende indtægter i 2003, hvorved de samlede merindtægter fremkommer.
4. Der tillægges 30 mio. kr. pr. år for den skønnede effekt af et ensartet grundkoncept, som deles ud på de enkelte strækninger i forhold til indtægterne på disse.

5. Der tillægges 30 mio. kr. pr. år for den skønnede effekt af hurtigere rejsetider i fjerntogene, som deles ud på strækningen København – Aalborg samt København – Esbjerg i forhold til indtægterne i de relevante tidsrum og delstrækninger.

6. Der tillægges 11 pct. for det i 2008 endnu ikke realiserede indsving af GTA.

#### 11.2.4. Opgørelse i hovedpakker

Økonomien for de udvidelser, som er nævnt i tabel 4 opgøres i 7 grupper som vist i nedenstående tabel:

- København – Kalundborg aftentimer
- København – Kalundborg weekend
- København – Nykøbing Falster aftentimer
- København – Nykøbing Falster weekend
- Helsingør – Kastrup weekend
- København –Aalborg/Esbjerg aftentimer hverdage
- København –Aalborg/Esbjerg weekend

Derudover opgøres alle de øvrige udvidelser i tabel 4 residualt for at få de indtægtsmæssige tillæg til at stemme.



### 11.3. Bilag 3: Regularitet og pålidelighed

- 11.3.1. Regulariteten og pålideligheden samt den hermed forbundne bod baseres på kvartalsvise opgørelser. Bodsbetalingen er beskrevet under punkt 1.7. Som beskrevet herunder opgøres denne regulering ud fra beregningen af et udtryk for hhv. regulariteten og pålideligheden af driften.
- 11.3.2. Såfremt regulariteten og pålideligheden opgøres til at være lavere end de stillede minimumskrav på 90 pct. hhv. 99,00 pct., betaler DSB en bod til Trafikministeriet, jf. pkt. 1.7.
- 11.3.3. Beregning af regulariteten:

Ud fra fastsatte forsinkelseskriterier beregnes produktregulariteten som et udtryk for, hvor stor en andel af den afviklede togtrafik, som ankommer rettidigt (forsinket < 5 minutter) til udvalgte registreringsstationer (målt som antal registreringer af forsinkede tog) og dermed den præcision, som opleves af kunderne.

Regulariteten opgøres således alene på den afviklede trafik og ikke på planlagt, men aflyst trafik, uanset om aflysningen er rettidig eller ej.

Formelen for *regulariteten* er følgende (hvor trafikmængden er lig med antallet af registrerede ankomster):

$$\frac{(\text{Trafikmængden} - \text{antal forsinkede ankomstregistreringer}) * 100}{\text{Trafikmængden}}$$

- 11.3.4. Beregning af trafikpålideligheden:

Trafikpålideligheden udtrykker generelt forholdet mellem planlagt trafik og antallet af aflysninger. Opgjort på udvalgte registreringsstationer og baseret på, at et aflyst tog ikke nødvendigvis omfatter hele strækningen, men måske kun dele heraf, kan formelen for trafikpålideligheden opstilles således:

$$\frac{(\text{Planlagt trafikmængde} - (\text{rettidigt varslede aflysninger} * 1/6 + \text{urettidigt varslede aflysninger}) * 100}{\text{Planlagt trafikmængde}}$$

”Planlagt trafikmængde” defineres som antal planlagte ankomster ifølge den offentliggjorte køreplan for de udvalgte registreringsstationer.

”Rettidigt varslede aflysninger” defineres som aflysninger af ankomster for de udvalgte registreringsstationer, som er varslet senest 72 timer før planlagt afgang fra togets første station gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).

”*Antal urettidig varslede ankomstaflysninger*” defineres som aflysninger af ankomster for de udvalgte registreringsstationer, som ikke er varslet senest 72 timer før planlagt afgang fra togets første station gennem opslag eller anden form for annoncering på berørte stationer, via Internettet og gennem som minimum et offentligt medium i øvrigt (avis eller radio/TV).

”*Aflysninger i alt*” defineres som summen af urettidigt og rettidigt varslede ankomster for de udvalgte registreringsstationer.

#### 11.3.5. Rapportering samt måling af regularitet og pålidelighed

DSB er i henhold til kontrakten med Trafikministeriet forpligtet til løbende og på forlangende at kunne levere konkrete opgørelser over trafikens regularitet og pålidelighed samt årsager til eventuelle forsinkelser og aflysninger.

Hovedparten af disse oplysninger tilvejebringes af Banedanmark. DSB står dog inde for, at der er enighed mellem DSB og Banedanmark om de oplysninger, der videregives til Trafikministeriet.

DSB skal i forbindelse med den kvartalsvise rapportering vedrørende regularitet og pålidelighed levere følgende oplysninger om regularitet og pålidelighed. Oplysningerne angives for kvartalet samt for år til dato:

- *en opgørelse af produktregulariteten generelt for DSB's trafik* - bilagt de anvendte tal for trafikmængden samt en opgørelse af DSB's hhv. Banedanmarks andel i forsinkelserne.
- *en samlet opgørelse over aflysninger* - opgjort i hhv. helt eller delvist aflyste tog og aflyste ankomster - bilagt en redegørelse for hvornår og hvorledes disse aflysninger er varslet over for passagererne, som på forlangende skal kunne dokumenteres. Opgørelsen opdeles på hhv. rettidigt varslede aflysninger og urettidigt varslede aflysninger.
- *en opgørelse af trafikpålideligheden* - bilagt de anvendte tal for planlagt trafikmængde samt urettidigt aflyste ankomster.

I forbindelse med kontraktophør og eventuelt senere udbud af togtrafikken er DSB forpligtet til at stille disse data til rådighed for Trafikministeriet til videregivelse til eventuelle tilbudsgivere.

#### ***11.4. Bilag 4: Kundetilfredshed***

Som minimum vil de af DSB leverede analyseresultater skulle afdække tilfredhedsmålene på følgende hovedparametre, hvor det dog forudsættes, at detaljeringsniveauet for den konkrete undersøgelse kan være større, men at der vil kunne foretages en opregning af tilfredsheden på det aggregerede niveau samlet og for hvert hovedparameter:

- Samlet tilfredshed (alt i alt) med rejsen, hvor undersøgelsen er foretaget
- Generel tilfredshed med DSB's serviceniveau på den rejse, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med informationen, som er givet i toget på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med rettidigheden (regulariteten) på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med mulighed for siddeplads på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med togpersonalet på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med togets generelle standard på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med rengøringen i toget på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget
- Tilfredshed med rejsetiden på det tog, hvor undersøgelsen er foretaget.

De nævnte hovedparametre skal, jf. pkt. 1.8.1, vurderes på en skala fra 1-5, hvor der gives respondenterne mulighed for at svare ”ved ikke”.

Trafikministeriet betinger sig retten til efter eget valg at kræve op til 2 yderligere hovedparametre afdækket gennem kundeundersøgelsen og indregnet i beregningen af den samlede score.

Det forudsættes, at undersøgelsen gennemføres således, at der også sker en registrering af relevante baggrundsvARIABLE, således at tilfredsheden kan synliggøres på relevante segmenter, ligesom undersøgelsens repræsentativitet kan blive afprøvet. De relevante baggrundsvARIABLE kan bl.a. være:

##### Rejsehjemmel:

- business rejsende (enkelt/returbillet)
- rejsende på standardbillet (enkelt/retur)
- klippekort
- skole- uddannelseskort
- frikort
- måneds- eller periodekort
- 65- eller ungdomsbillet

- Øresundsbillet eller kort
- International billet

Rejseformål:

- pendlere for uddannelse
- pendlere for arbejde
- forretningsrejsende/tjenesterejsende
- kursusrejsende
- privatrejsende (indkøb, privat besøg) osv.

Endvidere vil undersøgelsen skulle afdække, hvorfra og hvortil den enkelte respondent rejser.

#### 11.4.1. Stikprøveplan

Ved tilrettelæggelse af målingerne af kundetilfredsheden skal det tilstræbes, at denne i bedst mulig udstrækning afspejler tilfredsheden i den faktiske population. DSB skal således sørge for, at de konkrete kundetilfredshedsmålinger foretages i en periode, hvor det må forventes at være et repræsentativt udsnit af DSB's passagerer, der indgår i undersøgelsen.

Den samlede stikprøve skal for hver halvårslige kundetilfredshedsmåling være på mindst 10.000 besvarelser. Undersøgelserne gennemføres i det samme tidsrum hvert år (uge 10-13 og uge 36-39).

For at DSB får et tilstrækkeligt datagrundlag til at kunne nedbryde data på relevante målgrupper (f.eks. rejsende på de enkelte strækninger, stationer, segmenter m.m.) tages der udgangspunkt i en disproportional stikprøve, som efterfølgende vægtes, således at der samlet set opnås et repræsentativt billede af DSB's samlede trafik.

DSB uddeler 400-1000 spørgeskemaer på de forskellige delstrækninger (jf. nedenfor), med ca. 400 skemaer på de mindste strækninger og op til 1.000-1.200 på de største strækninger (såsom Kystbanen, Øresund, København-Roskilde, InterCity og Lyntog). Spørgeskemaerne fordeles på:

- Hverdag/weekend
- Tidsbånd: Hverdag: kl. 06.00-9.00, kl. 9.00-15.00, kl. 15.00-18.00, kl. 18.00-23.00  
Weekend: kl. 06.00-15.00, 15.00-23.00
- Rejseretning fra stationen

Der uddeles 25 skemaer pr. tog i ca. 16-50 tog på hver strækning. Togene udvælges i princippet tilfældigt, dog således at de dækker de forskellige tidsbånd.

Skemaerne uddeles tilfældigt blandt passagererne således, at de forskellige pladskategorier (Standard, Business, Hvileplads, Familieplads, Klapsæder) er repræsenteret.

Tællestrækninger udgør samtlige DSB-delstrækninger, og er følgende:

EuroCity: Kolding – Padborg	Lyntog: København – Århus
EuroCity: København – Rødby F. (- Hamburg)	InterCity: København – Korsør
ØR: København - Kastrup – Malmø	InterCity: Nyborg – Middelfart
ØR: Regional: København – Helsingør	InterCity: Vejle - Århus
IC Bornholm: København – Ystad	InterCity: Lunderskov - Tinglev
Regional: København – Roskilde	InterCity: Århus – Langå – Struer
Regional: Roskilde – Kastrup	InterCity: Hadsten – Randers – Aalborg (incl. regional: Aalborg nærbane)
Regional: Roskilde – Næstved (Ll. Syd)	InterCity/Regional: Aalborg – Hjørring
Regional: Ringsted – Nykøbing F.	Regional: Århus – Grenå
Regional: Roskilde – Holbæk	InterCity: Kolding – Vejen – Esbjerg
Regional: Odense – Ringe – Svendborg	InterCity: Vejle – Struer – Thisted
Regional: Odense – Middelfart	Regional: Herning – Holstebro

Den præcise afgrænsning af tællestrækninger kan tilpasses og ændres ved ændringer i den aktuelle køreplan samt for at optimere gennemførelsen af tilfredshedsmålingen, så længe passagerer på alle ovenstående strækninger er repræsenteret i målingen af kundetilfredsheden. Eventuelle ændringer i afgrænsningen af den enkelte delstrækning kan iværksættes uden, at det kræver en ændring af nærværende kontraktsbilag.

Efter dataindsamling vægtes stikprøven på baggrund af DSB's seneste statistik på området med henblik på at opnå den ønskede repræsentativitet. Vægtningen foregår på to niveauer:

- Niveau 1: Der vægtes på *togniveau*, dvs. de tog der indgår i stikprøven. Det givne tog vægtes indbyrdes i forhold til antallet af passagerer på den givne strækning, ugedag og tidsbånd. Vægtningen sker med udgangspunkt i det givne togs relative andel af det samlede passagertal i henhold til DSB's TRAP-tal i forhold til strækning, ugedag og tidsbånd.
- Niveau 2: Der vægtes på *skemaniveau*. De skemaer, der er vægtet i niveau 1 vægtes yderligere i forhold til rejserelation, dvs. fra/til amt i henhold til DSB's OD-matrice. Herved vægtes de forskellige rejsetyper (Øst, Vest, Øst-vest, Øresund mv.) korrekt i forhold til hinanden.

Samlet set vægtes stikprøven således ud fra følgende 4 parametre:

- Strækning: Vægtning med det reelle antal passagerer på den givne strækning i forhold til det samlede antal passagerer i henhold til seneste tællinger.
- Hverdag/lørdag/søndag: Vægtning med det reelle antal passagerer på den givne ugedag i forhold til det samlede antal passagerer over ugen.
- Myldretid/ikke myldretid: Vægtning med det reelle antal passagerer i det givne tidsinterval i forhold til det samlede antal passagerer i døgnet.
- Fra/til-amt: Vægtning i forhold til passagerernes reelle fordeling på rejserelationerne.

#### 11.4.2. Undersøgelsesmetode

Udgangspunktet vil være, at undersøgelserne foretages som halvårslige stikprøveundersøgelser i form af spørgeskemaer, som uddeles i DSB's tog.

#### 11.4.3. Principper for beregning af tilfredshed

Beregningen af den sammenvæjede kundetilfredshed på den viste 1-5 skala vil i hovedprincipper foregå ud fra en forudsætning om en indbyrdes vægtning af de spørgsmålskategorier, som DSB er forpligtet til at medtage i kundetilfredhedsmålingerne, jf. følgende fordeling:

Hovedparameter	Vægtning
Samlet tilfredshed (alt i alt) med rejsen, hvor undersøgelsen er foretaget	<b>25 pct.</b>
Generel tilfredshed med DSB's serviceniveau	<b>25 pct.</b>
Specifikke forhold – herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilfredshed med informationen, som er givet i toget</li> <li>• Tilfredshed med rettidigheden (regulariteten)</li> <li>• Tilfredshed med mulighed for siddeplads</li> <li>• Tilfredshed med togpersonalet</li> <li>• Tilfredshed med togets standard</li> <li>• Tilfredshed med rengøringen i toget</li> <li>• Tilfredshed med rejsetiden</li> <li>• Evt. supplerende parametre (max 2) som Trafikministeriet måtte forlange målt i undersøgelserne (jfr. afsnit 4.3)</li> </ul>	<b>samlet 50 pct.</b>  med en ligelig fordeling mellem de 6-8 parametre. (dvs. 6,25 pct. til hver i tilfælde af 8 parametre)

Såfremt undersøgelsen aftales at skulle gennemføres på et mere detaljeret niveau med flere underspørgsmål til ovenstående parametre, vil tilfredsheden for den enkelte hovedparameter opregnes med en ligelig vægtning af de enkelte underspørgsmål.

I forbindelse med DSB's halvårslige rapportering af resultatet af den gennemførte kundetilfredshedsmåling, jf. pkt. 9.1.4, er DSB forpligtet til at levere resultatet på ovenstående enkeltparametre samt de parametre, som Trafikministeriet måtte kræve medtaget i målingen. Ved rapporteringen angives tilfredsheds målet for enkeltparametrene uvægtet, hvorimod det samlede tilfredsheds mål angives med den ovenfor beskrevne vægtning.

Kundetilfredsheden opgøres separat på følgende rejsetyper jf. pkt. 1.8.2:

- Fjerntrafikken (InterCity, Lyntog samt InterCity Bornholm),
- Den sjællandske regionaltrafik (inkl. EuroCity: København-Rødby Færg)
- Den jysk/fynske regionaltrafik (inkl. EuroCity: Østjylland-Padborg)
- Øresund (København-Kastrup-Malmø)

samt for DSB's samlede trafik, hvor de forskellige rejsetyper vægtes indbyrdes i forhold til det samlede antal rejser af hver type.

## **11.5. Bilag 5: Handicapservice**

### 11.5.1. Dør til dør rejser

For de, der er visiteret til trafikelskabernes handicapkørselsordning, gælder følgende i forbindelse med bestilling og håndtering af en ”dør til dør rejse”, der omfatter transport fra bopæl til udvekslingsstation i hjemamt, rejse med DSB og transport fra udvekslingsstation til besøgssted i besøgsamt:

Kunden (den visiterede) bestiller dør til dør rejsen senest 72 timer før afrejse via eget trafikelskab, der står som rejsearrangør. Dvs. planlægger transport i hjemamtet, bestiller rejse inkl. handicapassistance gennem DSB's telefonservice eller på e-mail, jf. pkt. 1.11.3.

For rejserne gælder det, at de påbegyndes hhv. afsluttes inden for perioden 06.00-24.00.

Antallet af udvekslingsstationer (dvs. stationer, hvor der mellem Trafikelskaberne og DSB er aftalt en udveksling af dør til dør kunder mellem tog og til/fra transport) må ikke reduceres i forhold til i dag.

### 11.5.2. DSB rejser

DSB rejser omfatter amtsoverskridende handicaprejser mellem 2 stationer og indebærer, at en kunde, der har behov for handicapassistance, skal bestille rejsen senest 48 timer før afrejse.

Rejserne bestilles via DSB's telefonservice eller på e-mail (jf. ovenfor) og handicapassistance (dvs. hjælp til at komme ind/ud af toget) ydes på de ovenfor nævnte udvekslingsstationer, der alle har niveaufri adgang til/fra perronerne.

### 11.5.3. Handicapassistance

Handicapassistance omfatter hjælp ved ind- og udstigning i toget til kunder, der rejser alene med rollatorer, gangstativer eller hjælp til kunder med ledsager, der benytter almindelige eller elektriske kørestole på udvekslingsstationer. For så vidt angår elektriske kørestole og lignende tunge køretøjer, kan disse kun komme af/på på udvekslingsstationerne, hvor der er placeret handicaplifte, der kan betjene kørestole med en max. længde på 125 cm og en max. bredde på 70 cm og med en vægt på op til 300 kg.



## **11.6. Bilag 6: Takststigningslofter**

### 11.6.1. Introduktion

Nedenstående bestemmelser om DSB's muligheder for takststigninger skal sikre den nødvendige parallelitet mellem takststigninger for operatører, der anvender ROSA billetsalgssystem. Så længe ROSA systemet anvendes af flere operatører, gælder bestemmelserne vedrørende takststigningslofter således både for kombinerede billetter samt for billetter inden for den enkelte operatørs takstkompetence.

Det forudsættes, at der inden 2010 vil være indført et nyt tarifsystem (på baggrund af Rejsekortet), der radikalt ændrer mulighederne for at fastlægge taksterne. Følgelig vil nedenstående bestemmelser skulle revideres inden 2010 i en tillægskontrakt.

Reguleringen af takststigningslofter tager udgangspunkt i to principper. Det ene princip består i, at takststigningerne hos DSB i gennemsnit (vægtet med rejseomfang og pris) ikke må overstige udviklingen i nettoprisindekset (*gennemsnitsloftet*). Det andet princip består i et loft for, hvor meget taksterne må stige i en enkelt rejserelation (*relationsloftet*). Det skal sikre, at der ikke på nogle rejser sker takststigninger, som af kunderne ville blive oplevet som urimelige.

### 11.6.2. Skøn over stigningstakten i nettoprisindekset

Den af Finansministeriet i forbindelse med Forslag til Finanslov for år n udmeldte stigningstakt i nettoprisindekset for år n inklusive niveauekorrektionen i nettoprisindekset for år n-1, jf. den i udkast til kontrakt angivne prisregulering af vederlaget, benævnes i det følgende  $\Delta NP_n$ .

### 11.6.3. Gennemsnitsloftet

Der tages udgangspunkt i priserne for standardbilletter samt antallet af solgte standardbilletter fordelt på billettyper.

Følgende rejsehjemler defineres som standardbilletter og indgår i beregningen:

- Voksenbilletter (VB)
- Børnebilletter (BB)
- Voksen klippekort (VK)
- Børne klippekort (BK)
- Voksen månedskort (VM)
- Børne månedskort (BM)

## 11.6.4. Beregningsgrundlag, 2001

Der foretages en sammenvejning af de forskellige typer rejsehjemler væg-  
tet med deres omfang. For udgangsåret 2001, som udgør grundlaget for be-  
regningen af loftet, ser formlen således ud (jf. dog nedenfor):

$$\text{Sammenvægtet}_{2001} = \frac{\text{Indt.VB}_{2001} + \text{Indt.BB}_{2001} + \text{Indt.VK}_{2001} + \text{Indt.BK}_{2001} + \text{Indt.VM}_{2001} + \text{Indt.BM}_{2001}}{\sum \text{Antal}}$$

*hvor:*

$$\text{Indt.VB}_{2001} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VB}_{i2001}) * \text{Antal (VB}_{i2001}) \text{ etc. for \u00f8vrige billettyper}$$

*hvor:*

Antal = antal rejser med den p\u00e5g\u00e6ldende rejsehjemmeltype og zonel\u00e6ngde

$\sum$ Antal = sum af antal rejser med de p\u00e5g\u00e6ldende 6 rejsehjemmeltyper

i = antal zoner

m = maksimalt antal zoner

For de f\u00f8lgende \u00e5r skal der foretages en tilsvarende sammenvejning, base-  
ret p\u00e5 priserne i det p\u00e5g\u00e6ldende \u00e5r, men sammenvejet med antallet af rejser  
for de enkelte rejsehjemmeltyper to \u00e5r forud. Herved undg\u00e5s, at forskyd-  
ninger i salgsvolumen mellem de forskellige rejsehjemmeltyper og zone-  
l\u00e6ngder p\u00e5virker indekset.

## 11.6.5. Beregning af gennemsnitsloft for takststigning i 2005

Med udgangspunkt i de nye billetpriser i n\u00e6rv\u00e6rende kontrakts f\u00f8rste \u00e5r  
(2005) v\u00e6gtet med salget for 2003 (to \u00e5r forud) beregnes en sammenvejet  
indt\u00e6gt:

**Sammenvægtet<sub>2005</sub> =**

$$\frac{\text{Vægt.indtVB}_{2005} + \text{Vægt.indtBB}_{2005} + \text{Vægt.indtVK}_{2005} + \text{Vægt.indtBK}_{2005} + \text{Vægt.indtVM}_{2005} + \text{Vægt.indtBM}_{2005}}{\sum \text{Antal}}$$

hvor:

$$\text{Vægt.indtVB}_{2005} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VBi}_{2005}) * \text{Antal (VBi}_{2003}) \quad \text{etc. for øvrige billettyper.}$$

n=2005 og n-2=2003

Der skal om denne sammenvejede indtægt for 2005 gælde, at den skal overholde følgende relation:

$$\text{Sammenvægtet}_{2005} \leq \text{Sammenvægtet}_{2001} * (1 + \Delta \text{NP}_{2002}) * (1 + \Delta \text{NP}_{2003}) * (1 + \Delta \text{NP}_{2004}) * (1 + \Delta \text{NP}_{2005})$$

#### 11.6.6. Beregning af gennemsnitsloft for takststigning 2006 - 2010

For de følgende år (2010 > n > 2005) foretages en tilsvarende beregning:

**Sammenvægtet<sub>n</sub> =**

$$\frac{(\text{Vægt.indtVB}_n + \text{Vægt.indtBB}_n + \text{Vægt.indtVK}_n + \text{Vægt.indtBK}_n + \text{Vægt.indtVM}_n + \text{Vægt.indtBM}_n)}{\sum \text{Antal}}$$

hvor:

$$\text{VægtetindtVB}_n = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VBi}_n) * \text{Antal (Vbi}_{(n-2)}) \quad \text{etc. for øvrige billettyper.}$$

Da der opereres med forsinkede vægte for de faktiske passagertal, der baseres på fordelingen af salgsvolumen to år forud (n-2), anvendes følgende udtryk for indtægten vægtet med salgsvolumen to år før:

**Sammenvægtet 2001FV<sub>(n-2)</sub> =**

$$\frac{\text{Vægt.indtVB}_{n\text{FV}(n-2)} + \text{Vægt.indtBB}_{n\text{FV}(n-2)} + \text{Vægt.indtVK}_{n\text{FV}(n-2)} + \text{Vægt.indtBK}_{n\text{FV}(n-2)} + \text{Vægt.indtVM}_{n\text{FV}(n-2)} + \text{Vægt.indtBM}_{n\text{FV}(n-2)}}{\sum \text{Antal}}$$

hvor:

$$\text{Vægt.indtVB}_{2001\text{FV}(n-2)} = \sum_{i=1}^m \text{Pris pr. tur (VBi}_{2001}) * \text{Antal (VBi}(n-2)) \text{ etc. for øvrige billettyper}$$

hvor:

FV = forsinkede vægte

Anvendes dette udtryk, vil følgende relation skulle overholdes for alle år:

$$\text{Sammenvægtet}_n \leq \text{Sammenvægtet}_{2001\text{FV}(n-2)} * (1 + \Delta\text{NP}_{2002}) * (1 + \Delta\text{NP}_{2003}) * (1 + \Delta\text{NP}_{2004}) * \dots * (1 + \Delta\text{NP}_n)$$

#### 11.6.7. Afrunding

Opfyldelsen af gennemsnitsloftet bestemmes, inden der foretages afrunding til nærmeste hele kroner efter de almindelige afrundingsregler (0,49=0 og 0,5=1).

#### 11.6.8. Relationsloftet

Relationsloftet gælder for alle standardbilletter, der sælges i ROSA-systemet, dvs. både kombinerede billetter og billetter inden for en operatørs takstkompetence.

For at give DSB mulighed for en vis afbalancering mellem billettyperne og for at give DSB mulighed for at foretage en rebalancering af takster på korte og lange strækninger (dvs. ændringer i degressiviteten) gives operatøren mulighed for at indføre visse prisstigninger udover stigningstakten i netto-prisindekset på den enkelte rejserelation (forudsat gennemsnitsloftet overholdes).

Relationsloftet tager udgangspunkt i en prismatrice bestående af priserne for hvert enkelt rejserelation og hvert enkelt billettype pr 1. juli 2001 – nedenfor benævnt  $T_{2001}$ .

Den samlede afvigelse i prisen for hver enkelt rejserelation og hver enkelt billettype må i forhold til den med nettoprisindekset opregulerede pris ikke overstige 10 pct. i 2005 og 15 pct. i 2006 og de følgende år.

Følgende relationer skal således overholdes for samtlige rejserelationer, idet  $T_n$  benævner prisen på den pågældende rejserelation og for den pågældende billettype i år  $n$ :

For 2004:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * (1 + 0,05)$$

For 2005:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * (1 + \Delta NP_{2005}) * (1 + 0,10)$$

For 2006 - 2010:

$$T_n \leq T_{2001} * (1 + \Delta NP_{2002}) * (1 + \Delta NP_{2003}) * (1 + \Delta NP_{2004}) * \dots * (1 + \Delta NP_n) * (1 + 0,15)$$

#### 11.6.9. Afrunding

Opfyldelsen af relationsloftet bestemmes, inden afrunding foretages. Hvis den maksimale pris, der tillades af relationsloftet kan rundes op til et helt tal efter de almindelige afrundingsregler ( $0,49=0$  og  $0,5=1$ ), er det således tilladt at overskride relationsloftet i disse enkelte tilfælde.

### **11.7. Bilag 7: Relationer til andre ministerier**

11.7.1. I overensstemmelse med reglerne i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtigelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91, har DSB aftaler med berørte ministeriet m.v. om frirejser, rabatterede rejser og i øvrigt rejser på særlige vilkår for bestemte grupper af rejsende i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lovgivning herom. Disse aftaler omfatter for tiden følgende elementer:

Inden for Forsvarsministeriets og Indenrigsministeriets områder:

- Værnepligtskort, der omfatter frirejser mellem bopæl og tjenestested for værnepligtige i Forsvaret, Civilforsvaret samt militærnægtere
- frirejser i forbindelse med session samt indkaldelse og hjemsendelse af værnepligtige i Forsvaret og Civilforsvaret
- frirejser for værnepligtige i Forsvaret og Civilforsvaret i forbindelse med øvelser m.v.

Inden for Undervisningsministeriets område:

- Skolerejser for elever i folkeskolen, friskoler, private grundeskoler, ungdomsskoler, gymnasier, HF m.v.
- rabatterede SU-kort

Inden for Socialministeriets område gælder følgende:

Socialministeriet yder uafhængigt af nærværende kontrakt et beløb på 95,1 mio. kr. årligt (2004 pl) til DSB med henblik på rabatter for særlige passagergrupper, jf. §15.11.03. på Finansloven. Beløbets størrelse fastsættes på de årlige finanslove. Midlerne gives til rabatterede rejser for unge samt alders- og førtidspensionister og til befordring af handicappede med henblik på, at disse passagergrupper opnår rabat i forhold til standardbilletter i alle relationer.

Midlerne indgår i operatørens fastsættelse af den samlede rabat til passagergrupperne.

11.7.2. Ministeriernes betaling i henhold til pkt. 11.7.1 tilfalder DSB. DSB orienterer Trafikministeriet om omlægninger af de i pkt. 11.7.1 anførte ordninger samt om eventuelle nye ordninger.

## **11.8. Bilag 8: Fordeling af budgettet på delstrækninger**

### 11.8.1. Definition af udbudspakker

Det samlede net, som er omfattet af DSB's forhandlede kontrakt deles op i 13 pakker. 12 af disse pakker omfatter de trafikopgaver, der potentielt kan udbydes:

- Helsingør - Peberholm
- København - Ystad
- København - Kalundborg
- Lokal tog København - Roskilde
- København - Rødby/Gedser ekskl. Hamburg tog
- Lokaltog København - Ringsted
- København - Rødby (- Hamburg)
- Roskilde - Køge - Næstved
- Odense - Svendborg
- Odense - Fredericia
- Århus - Grenå
- Tinglev – Padborg

Den 13. pakke omfatter den resterende forhandlede DSB kontrakt for at kunne afstemme det samlede budget for kontrakten.

### 11.8.2. Regnskab for pakker

Indtægter og omkostninger opgøres for hver af de 13 pakker på baggrund af regnskabet for 2003 i henholdt til metoden i regnskabsreglementet. Omkostningerne fordeles på faste samt variable omkostninger. De variable (trafikafhængige) omkostninger relateres til togkmproduktionen i den pågældende pakke.

### 11.8.3. Fremskrivning af omkostninger

1. De variable omkostninger justeres med de nye baneafgifter gældende fra 2004 og de strækningsspecifikke enhedsomkostninger pr togkm beregnes. Omkostningerne i kontraktperioden opgøres for hver pakke ved at multiplicere de strækningsspecifikke enhedsomkostninger med den relative forudsatte togproduktion i hver pakke i henhold til trafikeringsplanen.

2. For strækninger, hvor der indsættes nyt materiel, justeres de strækningsspecifikke enhedsomkostninger med den forudsatte ændring i nøgletal for de fremtidige materieltyper sammenlignet med togtypen, der var i anvendelse i 2003.

3. Summen af de beregnede omkostninger for alle pakker sammenlignes med de samlede omkostninger på tiårsbudgettet, og der gennemføres en proportional justering af omkostningerne på alle 13 pakker, således at de samlede omkostninger stemmer med budgettet for hvert enkelt år i kontraktperioden.

#### 11.8.4. Fremskrivning af indtægter

Indtægterne i hver pakke i 2003 fremskrives med den forudsatte samlede udvikling på DSB's ti års budget.

#### 11.8.5. Beregning af falde-bort-omkostningerne

Strækningens nettobelastning af DSB's økonomi, dvs. falde-bort-omkostningerne i budgettet, gøres op ved at sammenholde indtægter og omkostninger i de enkelte år jf. punkt 3 og 4.

#### 11.8.6. Overskudsandel

Det budgetterede overskud i den samlede kontrakt deles ud på de enkelte pakker i henhold til omkostningsandelen efter den i pkt. 6.2.1 forudsatte metode.

#### 11.8.7. Kombination af nye pakker

Der vil kunne ske udbud, som ikke helt svarer til afgrænsningen af de beregnede pakker.

Udskæringsbeløbet for sådanne pakker - f.eks. Odense - Svendborg og Odense - Fredericia beregnes ved at kombinere resultatet for de aktuelle pakker. Hvis opsigelsen går på tværs af en af de omtalte pakker - f. eks. dele af togene på strækningen Helsingør - Kastrup - må økonomien i denne fordeles i henhold til de strækningsspecifikke omkostninger og trafikproduktionen.



### **11.9. Bilag 9: Retningslinjer for samarbejdet mellem DSB og ARRIVA**

*Retningslinjer af 22. maj 2001, revideret ved aftale mellem Trafikministeriet og DSB af 25. november 2003, for samarbejdet mellem DSB og ARRIVA i forbindelse med den udbudte passagertrafik i Jylland pr. 5. januar 2003*

Trafikministeriet har 30. januar 2002 indgået kontrakt med ARRIVA Tog A/S om betjening af midt- og vestjyske banestrækninger med virkning fra 5. januar 2003.

Med henblik på udbudet af togtrafik blev der i maj 2001 udformet retningslinjer for DSB for samarbejdet mellem DSB og andre jernbanevirksomheder i forbindelse med den udbudte passagertrafik. Disse retningslinjer optages i forbindelse med indgåelse af tillægskontrakt af 25. november 2003 som bilag til den forhandlede kontrakt mellem Trafikministeriet og DSB om forhandlet offentlig service trafik for perioden 2000-2004 og indgår derfor også i nærværende forhandlede kontrakt for perioden fra 2005.

Den gennemførte revision af retningslinjerne har til hensigt at fjerne de dele af retningslinjerne af 22. maj 2001, der har mistet deres relevans som følge af den af 30. januar 2002 indgåede kontrakt mellem Trafikministeriet og ARRIVA Tog A/S (herefter betegnet ARRIVA). Derudover er retningslinjerne i begrænset omfang tilpasset, så fejl og mangler i de oprindelige retningslinjer er rettet. DSB's forhandlede kontrakt med Trafikministeriet om offentlig service trafik løber til udgangen af 2004.

#### 11.9.1. DSB's forhandlede offentlig service trafik på strækninger berørt af udbud

##### *Fællesstrækninger*

Ved fællesstrækninger forstås strækningerne Bramming-Esbjerg, Skanderborg-Århus, Århus-Langå og Holstebro-Struer med mellemstationer.

DSB togbetjener Århus, Hadsten, Langå, Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro, Struer og Skanderborg (fællesstationer) som led i den forhandlede offentlig service trafik og eventuelt som led i fri trafik.

Det står DSB frit som led i den forhandlede offentlig service trafik eller som led i fri trafik at togbetjene Hinnerup, Viby, Hørning, Hjerm og Tjæreborg (fællesstationer).

Retningslinjer for indtægtsdeling er nærmere beskrevet i pkt. 11.8.8 herunder.

##### *Udbudte strækninger 1. januar 2005-14. december 2010*

Ved udbudte strækninger forstås strækningerne Tønder-Bramming, Esbjerg-Skjern, Skjern-Herning, Herning-Skanderborg, Langå-Struer, Struer-Thisted og Holstebro-Skjern (via Ringkøbing) med mellemstationer.

DSB skal i henhold til trafikeringsplanen køre gennemgående tog København – Langå – Struer og omvendt samt København – Herning - Struer – Thisted og omvendt.

Kørslen indgår som en del af DSB's produktion i medfør af den forhandlede kontrakt mellem DSB og Trafikministeriet om offentlig service trafik. Kørslen udføres uden vederlag fra ARRIVA.

ARRIVA fastlægger standsningsmønster og køreplan for togene lokalt på strækningerne Århus-Struer hhv. Struer-Thisted med udgangspunkt i ankomsttidspunkter i Århus hhv. Struer fra København og afgangstidspunkter i modsat retning – begge fastsat af DSB.

ARRIVA og DSB aftaler indbyrdes den hensigtsmæssige koordinering. Såfremt enighed ikke opnås, vil DSB ved fastlæggelse af overgangstidspunkterne<sup>1</sup> for et givet fjerntog afsætte tilstrækkelig tid til, at toget kan anvendes til betjening af samtlige stationer mellem Århus og Struer hhv. Struer og Thisted i begge retninger, vendetid i Struer hhv. Thisted samt tillæg af op til en time. ARRIVA er forpligtet til at tilrettelægge sin køreplan, så toget kan passere overgangsstationerne på de hermed fastsatte tidspunkter.

ARRIVA og DSB har gensidigt forpligtet sig til, at de billettilknyttede regler hos DSB og ARRIVA skal være ens. (Dette under forudsætning af, at ARRIVA anvender DSB's til enhver tid gældende takst- og zonesystem for alle tværamtslige rejser.)

ARRIVA og DSB er enige om, at DSB's til enhver tid gældende forretningsbetingelser gælder for rejser med DSB's tog, og ARRIVA's til enhver tid gældende forretningsbetingelser gælder for rejser med ARRIVA's tog.

Ved forsinkelser gælder ARRIVA's forretningsbetingelser ved forsinkelser opstået i ARRIVA's tog og DSB's forretningsbetingelser ved forsinkelser opstået i DSB's tog. Dette finder også anvendelse ved mistet korrespondance til den anden parts tog.

#### *Køreplansproces*

DSB vil gennem samarbejde med ARRIVA om køreplansprocessen virke for at sikre det sammenhængende kollektive trafiksystem.

### 11.9.2. Priser

#### *Regulerede priser*

DSB har forpligtet sig til at indgå en række lejeaftaler m.v. med ARRIVA. DSB og Trafikministeriet har forud for udbuddet fastlagt de i disse lejemål gældende priser i 2000-niveau. De aftalte priser fremgår af *appendiks 1* [ikke offentligt bilag]. DSB kan regulere lejepriser m.v. som forudsat i af

---

Trafikministeriet godkendte vilkår for aftaler mellem DSB og ARRIVA. DSB kan årligt regulere priser, der ikke er omfattet af andre reguleringsbestemmelser i henhold til godkendte vilkår for aftaler mellem DSB og ARRIVA, med den i finansloven forudsatte udvikling i nettoprisindekset.

DSB kan med virkning fra 1. januar 2008 regulere prisen for udførelse af eftersyn over 600.000 km på udlejede MR/MRD-togsæt. Reguleringen vil modsvare DSB's over for Trafikministeriet dokumenterede og af Trafikministeriet godkendte, gennemsnitlige ekstraudgifter ved udførelsen af disse eftersyn på de udlejede togsæt, som kan henføres til øgede vedligeholdelsesomkostninger på togsættene på grund af slid og ælde. Reguleringen omfatter de godkendte ekstraudgifter fratrukket DSB's lejeindtægt fra togsættene i perioden 2008-2010, hvor togsættene vil være fuldt afskrevet.

DSB kan frit indgå frivillige, kommercielle aftaler med ARRIVA om forhold, der ikke er omfattet af disse retningslinjer. DSB kan frit fastlægge og regulere priserne i forbindelse med sådanne aftaler. Vedrørende timeprisen for værkstedsarbejder og materialehåndteringstillægget for reservedele kan DSB tilsvarende indgå kommercielle aftaler til lavere priser end disse.

#### *Fortjeneste*

DSB's fastlagte priser omfatter de fulde omkostninger ved den pågældende ydelse eller det pågældende aktiv inkl. forrentning og afskrivning af de belastede aktiver. For stationer fastlægges lejen dog som en kombination af vurderet markedsleje og DSB's omkostninger.

DSB kan til denne pris lægge en fortjeneste (mark-up), der fastlægges til at udgøre 2 pct. af de fulde omkostninger inkl. forrentning og afskrivning.

I det omfang der er tale om nødvendige servicefaciliteter, der også stilles til rådighed for andre – det gælder stationer samt disses faciliteter – skal der i henhold til Trafikministeriets konkurrenceretslige retningslinjer for DSB betales en pris, der netop svarer til de fulde omkostninger. DSB kan således ikke beregne fortjeneste i forbindelse med udlejning af stationer og salg af klargøringsydelser, herunder oliepåfyldning.

#### 11.9.3. Personale

Forhold vedrørende personale i forbindelse med udbuddet reguleres ved særskilt principaftale mellem DSB og Trafikministeriet.

#### 11.9.4. Materiel

DSB er i henhold til § 8, stk. 4, i lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v. forpligtet til at stille materiel til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud.

#### *Udlejning af materiel*

DSB stiller fra 5. januar 2003 MR-togsæt til rådighed for den udbudte offentlige service trafik mod en leje pr. togsæt pr. år som anført i appendiks 1.

DSB har forpligtet sig til, at DSB's udlejning af materiel vil ske i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

Togsæt, der stilles til rådighed for ARRIVA, vil være at betragte som godkendt af de danske myndigheder, herunder Jernbanetilsynet og Banedanmark, til kørsel på jernbanenettet i Danmark, jf. lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., særligt § 3 og bemærkningerne dertil. Togsæt til udlejning vil desuden være udstyret med ATC-anlæg.

Antallet af MR-togsæt til udlejning fastlægges af ARRIVA på baggrund af ARRIVA's vurdering af det maksimale kapacitetsbehov inkl. alle nødvendige reserver til brug for den udbudte offentlige service trafik.

ARRIVA kan maksimalt leje det antal MR-togsæt, der svarer til det behov, der opgøres i de af Trafikministeriet godkendte omløbsplaner for de to pakker af udbudt trafik, inkl. reserver, jf. ovenfor.

ARRIVA kan vælge lejeperioden inden for den periode, som ARRIVA i Midt- og Vestjylland har indgået kontrakt med Trafikministeriet om at udføre offentlig service trafik. Lejede togsæt skal tilbageleveres ved ophør af ARRIVA's kontrakt med Trafikministeriet om udførelse af offentlig service trafik.

ARRIVA kan i kontraktperioden for den udbudte trafik anvende de lejede togsæt til såvel offentlig service trafik som fri trafik i Danmark og i Tyskland på strækningen mellem Tønder Grænse og Niebüll.

ARRIVA får i lejeperioden ret til at indgå forpagtningsaftaler for alle reklamepladser i de udlejede tog.

Eventuelle aftaler om leje af yderligere materiel til ARRIVAs fri trafik ud over behovet i medfør af offentlig service kontrakten må bero på en kommerciel forhandling mellem DSB og ARRIVA. Disse retningslinjer medfører ingen bindinger på DSB i denne forhandling.

DSB er forpligtet til at stille alle de for drift og vedligeholdelse nødvendige oplysninger til rådighed i forbindelse med udbuddet om det materiel, der er til udlejning. Det drejer sig især om tekniske, drifts- og vedligeholdelsesmæssige oplysninger samt betjeningsvejledninger.

DSB kan i henhold til den godkendte lejeaftale for MR/MRD-togsæt m.m. hæve lejeaftalen og afhente det lejede materiel ved lejers væsentlige misligholdelse af lejeaftalen. Ved lejers væsentlige misligholdelse af lejekontrakten vil DSB orientere Trafikministeriet. DSB vil ikke hæve en lejeaftale, før Trafikministeriet forud er orienteret herom. Med mindre konkrete omstændigheder tilsiger andet, vil DSB ikke hæve en lejeaftale, før Trafikministeriet har haft lejlighed til at sætte sig ind i baggrunden for lejers væsentlige misligholdelse og DSB's ønske om at hæve lejeaftalen.

### *Obligatorisk vedligeholdelse af udlejet MR-materiel*

Ved udlejning af MR-materiel til udbudt offentlig service trafik indgår en forpligtelse for DSB til at udføre alle eftersyn for hver 600.000 km og derover som en obligatorisk del af lejeaftalen. Prisen for udførelsen af disse eftersyn beregnes som en fast pris pr. togsætkm., jf. appendiks 1. Prisen for eftersyn betales ved siden af lejen for det enkelte togsæt. Standtiden pr. togsæt ved udførelsen af disse eftersyn er maksimalt en uge (7 dage, heraf en lørdag og en søndag).

DSB vil desuden tilbyde at udføre hjulafdrejning på de udlejede MR-materiel mod en maksimal betaling, jf. appendiks 1. Hjulafdrejning hos DSB er ikke obligatorisk for lejer.

DSB har forpligtet sig til, at DSB's hjulafdrejning vil ske i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

Øvrig vedligeholdelse påhviler lejeren. I forbindelse med udlejning af MR-materiel fastsættes der i lejeaftalen minimumskrav til vedligeholdelsen af materiellet for eftersyn under 600.000 km. DSB medleverer ved udlejning et komplet sæt vedligeholdelsesforskrifter med henblik på at sikre opfyldelsen heraf. DSB kan løbende opdatere vedligeholdelsesforskrifterne, idet DSB til enhver tid vil anvende samme forskrifter for vedligeholdelsen af det udlejede materiel, som der anvendes for det af DSB anvendte materiel af samme type og alder.

ARRIVA kan frit vælge leverandør af vedligeholdelse i forbindelse med eftersyn under 600.000 km, men ARRIVA bærer til enhver tid ansvaret for de lejede togsæts vedligeholdelse. ARRIVA kan indgå aftale med DSB som underleverandør om udførelse af al vedligeholdelse eller dele heraf. Den maksimale pris for DSB's ydelser beregnes på grundlag af en maksimal timepris og et kalkulationsprincip for materialer og reservedele som beskrevet herunder. DSB og ARRIVA kan frit aftale lavere satser end de anførte.

### *Øvrig vedligeholdelse af udlejet materiel*

DSB tilbyder at udføre reparation og vedligeholdelse af materiel udlejet til udbudt offentlig service trafik i det omfang, lejeren ønsker det. Prisen herfor beregnes med udgangspunkt i en maksimal timepris, jf. appendiks 1 samt et materialekalkulationsprincip, jf. underafsnit 5.5. Timeprisen oplyses i udbudsmaterialet. Det oplyses desuden, at DSB's materialepriser beregnes på grundlag af et af Trafikministeriet fastsat princip. Materialekalkulationsprincippet oplyses ikke i udbudsmaterialet.

### *Udlejning af omløbsdele*

DSB tilbyder udlejning af omløbsdele til MR-materiel udlejet til udbudt offentlig service trafik i henhold til af Trafikministeriet godkendte aftalevilkår vedrørende leje af MR/MRD-togsæt m.m.

ARRIVA kan maksimalt leje et antal af hver type omløbsdele, der står i forhold til ARRIVA's andel af det samlede antal MR-tog. Der kan indgås aftale med DSB om vedligeholdelse af omløbsdele på grundlag af den maksimale timepris og kalkulationsprincippet for materialer som beskrevet under pkt. 5.3.

#### *Salg af reservedele*

DSB har tilkendegivet i muligt omfang at ville sælge reservedele til materiel udlejet til udbudt offentlig service trafik. Den maksimale reservedelspris fremgår af appendiks 1. For reparationsdele fastlægges ombytningsprisen som for reparation og vedligeholdelse med tillæg af salgsprisen for forbrug af nye dele.

Materialekalkulationsprincippet oplyses ikke over for ARRIVA.

ARRIVA kan i øvrigt frit indkøbe reservedele til det lejede materiel. DSB kan dog opstille retningslinjer for indkøb af sporbare reservedele (reservedele med særlig sikkerhedsmæssig betydning).

DSB leverer reservedelslister, men ikke tegningsdokumentation (exploded view) for de enkelte reservedeles placering, idet en sådan dokumentation ikke forefindes. DSB tilbyder i stedet inden for normal arbejdstid at støtte ARRIVA's identifikation af reservedele.

#### *Hjulafdrejning af øvrigt materiel*

DSB vil foretage hjulafdrejning af ARRIVA's øvrige materiel i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

### 11.9.5. Klargøringsanlæg og værksteder

#### *Klargøringsanlæg*

I forbindelse med udbudet af offentlig servicetrafik omfattes klargøringsanlæg i Esbjerg, Struer og Århus af DSB's forpligtelse til at give ARRIVA adgang til klargøringsanlæg. Priserne for benyttelsen af DSB's klargøringsanlæg i Esbjerg, Århus og Struer fremgår af appendiks 1.

DSB har forpligtet sig til, at adgangen til DSB's klargøringsanlæg (vaske- og forsyningsanlæg samt oliepåfyldningsanlæg) vil ske i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

For brug af DSB's olieforsyningsanlæg til forsyning med brændolie beregnes alene en håndteringsomkostning pr. liter, idet det forudsættes, at ARRIVA selv foretager indkøb af olie, der påfyldes DSB's tankanlæg svarende til ARRIVA's løbende forbrug. DSB specificerer over for ARRIVA type og kvalitet af den brændolie, der skal påfyldes DSB's tankanlæg.

Fra etableringen af den udbudte trafik afstemmer DSB og ARRIVA indbyrdes parternes behov for brug af klargøringsanlæg og opstillingsspor på

hver aktuel station og aftaler en fælles belægningsplan. Resultatet indmeldes af DSB og ARRIVA til Banedanmark.

Hvis det ikke er muligt for DSB og ARRIVA at opnå en indbyrdes aftale, som begge parter kan tilslutte sig senest 3 måneder før starten af en tildelingsperiode, overgår styringen af trafikken samt koordineringen af belægningen af spor (tildeling af kapacitet) til Banedanmark i den pågældende kapacitetstildelingsperiode. Banedanmark foretager efter forhandling mellem parterne den endelige fordeling af kapacitet efter samme principper som for tildeling af kapacitet på banestrækningerne.

DSB udleverer forskrifter for betjening af klargøringsanlæg til ARRIVA. Forskrifterne kan alternativt gøres tilgængelige ved opslag på anlæggene.

ARRIVA er berettiget til at foretage yderligere installationer på de enkelte klargøringsanlæg i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer. Efter ophør af ARRIVA's kontrakt med Trafikministeriet skal ARRIVA fjerne installationerne eller overdrage dem til DSB's ejerskab.

ARRIVA's adgang til DSB's opstillingsspor, herunder ARRIVA's brug af DSB's elektricitetsforsyning m.v., gennemføres og afregnes i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer. Snerydning af DSB's opstillingsspor og adgangsveje i forbindelse hermed varetages af DSB.

#### *Værksteder*

ARRIVA har ikke adgang til at udføre vedligeholdelse af materiel på DSB's bestående værksteder, medmindre særlig aftale herom kan indgås mellem DSB og ARRIVA. DSB kan indgå sådanne aftaler under hensyn til vilkårene i pkt. 5.3. herover.

### 11.9.6. Stationer

#### *Stationer til udlejning*

Ansvaret for driften af stationer, der efter et udbud ikke længere betjenes af DSB, overdrages til ARRIVA. DSB's faciliteter stilles til rådighed for ARRIVA på lejbasis, idet faciliteterne forbliver DSB's ejendom.

Der er udarbejdet en samlet lejekontrakt for alle stationer med et bilag for hver station.

Stationer til udlejning er Thisted, Sjørring, Snedsted, Hørdum, Bedsted Thy, Hurup Thy, Ydby, Lyngs, Hvidbjerg, Uglev, Odde Sund Nord, Humlum, Vinderup, Skive, Højslev, Stoholm, Viborg, Rødkærsgade, Bjerringbro, Ulstrup, Hinnerup, Hjerm, Bur, Vemb, Ulfborg, Tim, Hee, Ringkøbing, Lem, Tønder, Tønder Nord, Visby, Bredebro, Døstrup Sønderjylland, Skærbæk, Brøns, Rejsby, Hviding, Ribe, Ribe Nørremark, Gredstedbro, Sejstrup, Tjæreborg, Esbjerg Nord, Gjesing, Guldager, Varde Kaserne,

Varde, Arnbjerg, Varde Nord, Sig, Tistrup, Gårde, Ølgod, Tarm, Skjern, Borris, Trolldhede, Kibæk, Studsgård, Birk Centerpark, Hammerum, Ikast, Bording, Engesvang, Silkeborg, Svejbæk, Laven, Ry, Alken, Hørning og Viby.

DSB har forpligtet sig til, at DSB's udlejning af stationer vil ske i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Trafikministeriet.

DSB er ansvarlig for, at det lejede ved overdragelsen lovligt kan anvendes til togbetjening og betjening af billetsalg.

Lejepriser for de enkelte stationer er fastlagt i særskilt aftale mellem Trafikministeriet og DSB.

I det omfang, DSB råder over elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højtalerinformation, stilles dette til rådighed for ARRIVA. Der findes i dag reklamepladser for tredjemand i stationers ventesale og på peroner, som DSB har bortforpagtet. DSB opsiger forpagtningsaftaler for alle reklamepladser ekskl. fritstående reklamestandere, og ARRIVA får ret til at indgå aftaler om reklamering. Fritstående reklamestandere overdrages pr. 1. januar 2004 til Banedanmark. DSB kan indtil overdragelsen af de fritstående reklamestandere til Banedanmark videreføre forpagtningsaftaler vedrørende de fritstående reklamestandere.

DSB forestår udleje af arealer i de pågældende stationer, der ikke udlejes til ARRIVA. DSB viderefører i den forbindelse allerede indgående forpagtningsaftaler på de udlejede stationer.

#### *Etablering af salg*

DSB afstår fra at etablere parallelle billetsalg eller agentsalg i stationsbygningen eller DSB-ejede bygninger ved betjente stationer, der ikke togbetjenes af DSB. ARRIVA skal kunne indgå aftaler om agentsalg med kiosker og minibarer mv., der findes på stationer udlejet til ARRIVA, også hvis disse er omfattet af en forpagtningsaftale med DSB eller er ejet af DSB.

Hvis ARRIVA's serviceniveau (eget personale eller agent) efter DSB's opfattelse ikke er tilfredsstillende, og ARRIVA på forhånd er blevet gjort opmærksom herpå, uden at der er sket ændringer, kan DSB indstille til Trafikministeriet, at der gives DSB tilladelse til at oprette salg eller agentsalg for egne produkter i stationsbygningen eller DSB-ejede bygninger ved betjente stationer, der ikke togbetjenes af DSB.

DSB kan oprette salg uden for stationsbygningen og DSB-ejede bygninger ved betjente stationer, der ikke togbetjenes af DSB. Tilsvarende kan ARRIVA oprette salg i byer, der ikke togbetjenes af ARRIVA. De betjenende operatørers forpligtelser i den pågældende by vil til gengæld blive revurderet.

#### *Vedligeholdelse og reinvesterings*



Som udlejer udfører DSB udvendig vedligeholdelse. DSB gennemfører desuden udvendige reinvesteringer i stationer som til enhver tid forudsat i den forhandlede kontrakt mellem DSB og Trafikministeriet om offentlig service trafik. DSB's forpligtelse til at prioritere god tilgængelighed højt omfatter også de stationer, hvor DSB's forpligtelse til togbetjening er bortfaldet i forbindelse med udbuddet, men hvor DSB fortsat har en delvis vedligeholdelsesforpligtelse, jf. DSB's aftalevilkår ved udlejning af stationer.

Yderligere udskiftninger/reinvesteringer kan gennemføres for ARRIVA's regning og risiko efter aftale med DSB. DSB tiltræder ARRIVA's forslag til ombygninger, medmindre disse vil medføre en påviselig forringelse af bygninger eller arealers værdi eller er i strid med gældende offentlig regulering.

#### *Stationer under DSB's driftsansvar*

Ansvar for drift af stationerne Århus, Hadsten, Langå, Struer, Holstebro, Bramming, Esbjerg, Herning og Skanderborg, der efter et udbud fortsat skal betjenes af DSB, påhviler DSB. DSB modtager ARRIVA på disse stationer i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer. DSB opretholder en betjening og et serviceniveau på disse stationer som til enhver tid beskrevet i den forhandlede kontrakt mellem DSB og Trafikministeriet om offentlig service trafik.

På stationer under DSB's driftsansvar har ARRIVA i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer mulighed for at etablere eget billetsalg mod at afholde alle omkostninger hertil. Der betales markedsleje herfor.

#### *Personalefaciliteter*

ARRIVA kan hos DSB leje lokaler til brug for personalet, såfremt sådanne er ledige, efter særskilt gensidig aftale mellem parterne. Der betales markedsleje herfor.

DSB bestræber sig på at dække ARRIVA's behov for driftsnære lokaler til driftspersonalet.

### 11.9.7. Takster

#### *Kombinerede billetter*

DSB er pligtig til at sælge kombinerede billetter og acceptere kombinerede billetter udstedt af ARRIVA, og DSB vil udstede pladsbilletter til kombinerede strækninger til de tog, hvor der er pladsreservering.

DSB vil fortsat acceptere nettoprisindekset, jf. pkt. 14.2 i kontrakt af 20. december 1999 som ændret ved tillæg af 26. februar 2001 om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2000-2004, som loft for de årlige gennemsnitlige takstændringer. Takstændringerne beregnes som

den nominelle stigning i takster vægtet med antallet af solgte billetter i hver relation 2 år forud.

Definitionen af standardbilletter ændres, så standardbilletter fremover består af billettyperne almindelig billet, 10-turskort og pendlerkort. Den gennemsnitlige takstændring beregnes fortsat som et vejet gennemsnit af solgte standardbilletter.

DSB vil derudover acceptere et relationsloft, som indebærer, at der fastsættes øvre grænser for, hvor meget billetprisen for en enkelt relation kan stige. En relation forstås som en rejse mellem to punkter med en af de tre billettyper. En relation kan ikke stige mere i pris end udviklingen i nettoprisindekset + en procentsats, der er fastsat til 0 i 2003, 5 i 2004, 10 i 2005 og 15 i 2006 og for de følgende år i kontraktperioden for udbuddet. Udgangspunktet for beregningen er 1. juli 2001.

I forbindelse med beregning af den maksimalt tilladte takststigning kan der foretages en afrunding til nærmeste hele krone efter de almindelige afrundingsregler ( $0,49 = 0$  og  $0,5 = 1$ ). Afrunding kan ske én gang ved beregning af den maksimalt tilladte pris for år  $n$  med udgangspunkt i prisen i år  $n-1$ . Fremsender DSB og ARRIVA uafhængigt af hinanden forslag til takstsystem og takstniveau, vil Trafikministeriet fastlægge takstsystem og takstniveau.

DSB er forpligtet til at sælge kombinerede billetter fra alle DSB stationer dog undtaget Grenåbanen inden for Århus Sporveje-området af hensyn til Århus Sporveje.

DSB og ARRIVA kan indbyrdes aftale prisnedsættelser. Hver part er berettiget til at nedsætte prisen for en kombineret billet mod at yde den anden part den betaling, som han er berettiget til med de til enhver tid fastlagte takster.

#### *Fællesstrækninger*

DSB vil tillade alle lokale passagerer i sine tog på fællesstrækninger uden særlige restriktioner.

#### *Billetsalg*

DSB vil ligeledes fortsat forestå den samme oplysningservice om rejsemuligheder til de udbudte strækninger, som ydedes før ARRIVA overtog driften af den midt- og vestjyske togtrafik.

DSB er forpligtet til at varetage salg af billetter for ARRIVA på fællesstationer.

DSB er forpligtet til at opsamle informationer om ARRIVA's takster og takstsystem og videregive disse informationer til internationale partnere.

DSB forestår uden beregning indtægtsfordelingen vedrørende kombinerede billetter og internationale billetter.

#### *ROSA*

DSB stiller vederlagsfrit ROSA udstyr på stationerne og ROSA systemets centrale del til rådighed for ARRIVA. Der er lavet en lejeaftale for ekstra ROSA udstyr. DSB er forpligtet til vederlagsfrit at udføre nødvendige mindre ændringer i ROSA systemet som konsekvens af, at der kommer nye operatører.

DSB tilbyder vederlagsfrit at uddanne ARRIVAs personale i anvendelse af ROSA systemet.

ARRIVA får uden beregning leveret blanketter til DSB's billetter samt kombinerede billetter til billetudskrivning. ARRIVA får leveret salgsinformationer uden beregning vedrørende DSB's billetprodukter, rejseregler osv.

ARRIVA får adgang til både billetsalgsdel, reserveringsdel, statistikdel og afregningsdel i ROSA. ARRIVA har adgang til data for egne ARRIVA-rejser, for amtsrejser solgt på Rebaut samt for alle kombinerede rejser.

Yderligere information om adgangen til ROSA samt håndteringen af større ændringer findes i *appendiks 3*.

#### *Almex M*

DSB stiller Almex M udstyr til rådighed for ARRIVA på stationer på de udbudte strækninger.

Hvis ARRIVA ønsker større frihedsgrader i forhold til anvendelsen af Almex M udstyr, kan udstyret lejes af DSB.

#### *Rebaut*

ARRIVA kan få stillet DSB's billetautomater til rådighed med den nuværende funktionalitet i overensstemmelse med konditionerne i Bus & Tog aftalen. Hvis ARRIVA ønsker større frihedsgrader i billetautomaternes funktionalitet, kan automaterne lejes af DSB, og ændringer sker uden omkostninger for DSB.

DSB vil udskifte Scheidt og Bachmann automater med Rebaut automater på stationer på de udbudte strækninger.

DSB vil stille følgende services vederlagsfrit til rådighed:

- til automater: nyt logo til billetudskrivning
- Med automatserver: Central overvågning af automaterne og fejlmelding til ARRIVA

- Med Central Rebaut: Central overblik over salg, status, aktivitet på hver enkelt billetautomat, adgang til decentral opkobling med pc, software til pc opkobling, (uden pc adgang vil ARRIVA gratis kunne få en månedsoversigt)
- Med Central Rebaut: Opdatering af ARRIVA's prisinformation på automater een gang om året
- En sikring af ARRIVA's adgang til at kunne få repareret og erstattet automater på rimelige vilkår

#### *Bus & Tog-samarbejdet*

DSB's samarbejde med ARRIVA i relation til Bus & Tog-samarbejdet reguleres i en aftale mellem DSB og ARRIVA benævnt Tog-Tog aftalen. DSB orienterer Trafikministeriet om indgåelse, ændringer eller opsigelse af en sådan aftale.

#### *Særlige billetordninger*

Principperne for håndtering af frirejser for ansatte hos henholdsvis DSB og ARRIVA fastlægges ved direkte aftaler mellem parterne.

DSB vil fortsætte den nuværende handicapservice på udvekslingsstationerne Bramming, Esbjerg, Herning, Holstebro, Randers, Skanderborg, Struer og Århus. DSB vil på disse stationer betjene handicappede, der rejser med såvel DSB som ARRIVA. DSB samarbejder med ARRIVA om den nærmere organisering af handicapservice i forbindelse med togrejser.

DSB vil udstede kombinerede cykelbilletter.

DSB vil foretage afregning af kombinerede cykelbilletter med ARRIVA.

DSB vil påtage sig at afregne alle kombinerede SU-kort med Statens Uddannelsesstøtte. DSB betaler den ydede rabat (ARRIVA's del) på de kombinerede SU-kort til ARRIVA i forbindelse med den løbende indtægtsfordeling.

DSB har fortsat den fulde forpligtelse til at levere skolerejser og må i fornødent omfang købe transport hos ARRIVA.

Ungdoms- og pensionistkort udstedt af ARRIVA giver adgang til at benytte tilsvarende billetter med rabat i DSB's tog, uanset om der er tale om kombinerede billetter eller rene DSB-billetter.

For ungdomsbilletter og pensionistbilletter gælder, at DSB orienterer Trafikministeriet om ændringer i generelle rabatprocenter eller forholdet mellem billigdage og normal dage.

DSB vil administrere fordelingen af Socialministeriets bloktilskud, jf. appendiks 4. DSB og ARRIVA kan forlange, at fordelingen korrigeres i for-

hold til de faktiske salgstal. DSB vil i så fald forestå beregning af fordelingen. (DSB har forhandlingsretten og vil indgå i en eventuel genforhandling af Socialministeriets bloktilskud)

DSB vil indgå i en ændret fordeling af forskud samt rammebeløb for værnepligtskort. Fordelingen sker i begge tilfælde på baggrund af skinnekm udført af henholdsvis ARRIVA og DSB på baggrund af seneste opgørelse i Bus & Tog-passageranalysen af registrerede rejser på værnepligtskort. Med Bus & Tog-passageranalysen forstås den årlige undersøgelse af rejsehjemler anvendt i tog, som foretages af parterne i Bus & Tog-samarbejdet.

DSB vil i samarbejde med ARRIVA gennemføre en repræsentativ undersøgelse af værnepligtiges brug af frikort, som fremover kan benyttes til at opgøre fordelingen mellem DSB og ARRIVA. Den eksisterende aftale går frem til og med 2004. Reguleringen i forhold til frikort til værnepligtige bør således revideres i henhold til en eventuel kommende aftale.

DSB har fortsat den fulde forpligtelse til at yde frirejse for værnepligtige i forbindelse med session, øvelser, indkaldelse og hjemsendelse. DSB vil i fornødent omfang købe rejsehjemler hos ARRIVA for at opfylde denne forpligtelse.

#### *Fordeling af billetindtægter*

Billetindtægter fordeles mellem ARRIVA og DSB i henhold til nedenstående regler. Ved DSB-strækninger forstås strækninger, der ikke betjenes af udbudt offentlig service trafik.

Regel 1: Indtægten fra rejser, der både starter og slutter på stationer på strækninger defineret som fællesstrækninger, tilfalder ARRIVA, uanset hvilket tog de er foretaget i.

Regel 2: Indtægten fra rejser, der starter på en station, som ligger på en udbudt strækning, og slutter på en station, der ligger på en fællesstrækning (eller omvendt), tilfalder ARRIVA.

Regel 3: Indtægten fra rejser, der starter på en station, som ligger på en DSB strækning, og slutter på en station, der ligger på en fællesstrækning (eller omvendt), tilfalder DSB.

Regel 4: Indtægten fra rejser, der starter på en ARRIVA strækning og slutter på en DSB strækning (eller omvendt), eller rejser, der både starter og slutter på en ARRIVA strækning og undervejs forløber over en DSB strækning (eller omvendt), deles mellem DSB og ARRIVA i henhold til visse fastlagte delingspunkter, der fremgår af appendiks 2. Delingen sker i henhold til de relative afstande målt i skinnekm.

#### 11.9.8. Appendiks 2: Delepunkter ved indtægtsdeling for kombinerede billetter

Nedenstående tabel udgør en komplet oversigt over delepunkter ved kombinerede rejser. Valget af delepunkt er uafhængig af billettype, rejseretning og hvilken operatør man rejser med.

'DSB' som strækningsangivelse i tabellen angiver stationer beliggende på en DSB strækning. Tilsvarende angiver 'ARRIVA' stationer på udbudte strækninger. Et (DSB) eller (ARRIVA) i tabellen angiver, at der ikke skal anvendes et delepunkt, men at hele indtægten tilfalder den operatør, som er angivet i parentes.

Et eksempel på brug af tabellen kan være en rejse fra Skive til Skørping. Her startes fra en ARRIVA station, rejsen går over Langå og videre gennem Randers til Skørping. Denne rejse stemmer overens med strækningsangivelsen i øverste linje i tabellen. Delepunktet bliver derfor Langå. Ved længere rejser kan der blive tale om flere delepunkter. For eksempel vil en rejse fra Gørding over Esbjerg, Skjern, Herning, Holstebro, Struer til Humlum medføre 3 delepunkter i henholdsvis Esbjerg, Herning og Struer. For langt hovedparten af de kombinerede billetter vil der dog kun være tale om ét delepunkt.

**Tabel 1. Angivelse af delepunkter for deling af indtægter for kombinerede rejser**

Strækningsangivelse			Delepunkt
Fra/til	Rejse over strækning	Til/fra	
ARRIVA	Ulstrup- <b>Langå</b> -Randers	DSB	Langå
ARRIVA	Ulstrup- <b>Langå</b> -Hadsten	Hadsten, Hinnerup, Århus	(ARRIVA)
		ARRIVA (inkl. Hørning og Viby)	(ARRIVA)
		DSB	Århus
ARRIVA	Alken- <b>Skanderborg</b> -Horsens	DSB	Skanderborg
ARRIVA	Alken- <b>Skanderborg</b> -Hørning	Hørning, Viby, Århus	(ARRIVA)
		ARRIVA (inkl. Hadsten og Hinnerup)	(ARRIVA)
		DSB	Århus
ARRIVA	Humlum- <b>Struer</b> -Vinderup	ARRIVA	(ARRIVA)
ARRIVA	Humlum/Vinderup- <b>Struer</b> -Hjerm	ARRIVA (inkl. Hjerm og Holstebro)	(ARRIVA)
		DSB	Struer
ARRIVA	Bur- <b>Holstebro</b> -Hjerm	ARRIVA (inkl. Hjerm og Struer)	(ARRIVA)
ARRIVA	Bur- <b>Holstebro</b> -Avlum	DSB	Holstebro
ARRIVA	Studsgård- <b>Herning</b> -Vildbjerg	DSB	Herning
ARRIVA	Studsgård- <b>Herning</b> -Brande	DSB	Herning
ARRIVA	Studsgård- <b>Herning</b> -Birk CP	ARRIVA	(ARRIVA)
DSB	Vildbjerg- <b>Herning</b> -Birk CP	ARRIVA	Herning
DSB	Brande- <b>Herning</b> -Birk CP	ARRIVA	Herning
DSB	Vildbjerg- <b>Herning</b> -Brande	DSB	(DSB)
ARRIVA	Tarm- <b>Skjern</b> -Lem	ARRIVA	Skjern
ARRIVA	Tarm- <b>Skjern</b> -Boris	ARRIVA	(ARRIVA)
ARRIVA	Boris- <b>Skjern</b> -Lem	ARRIVA	Skjern
ARRIVA	Esbjerg N- <b>Esbjerg</b> -Tjæreborg	ARRIVA (inkl. Tjæreborg og Bramming)	(ARRIVA)
ARRIVA		DSB	Esbjerg
ARRIVA	Sejstrup- <b>Bramming</b> -Tjæreborg	ARRIVA (inkl. Tjæreborg og Esbjerg)	(ARRIVA)
ARRIVA	Sejstrup- <b>Bramming</b> -Gørding	DSB	Bramming

#### 11.9.9. Appendiks 3: ARRIVA's adgang til ROSA systemet

##### *ROSA salgsudstyr (terminaler)*

ARRIVA anvender ROSA salgsudstyr (terminaler) til salg af egne billetter, kombinerede billetter samt DSB billetter inkl. pladsbestilling.

##### *Hvilke komponenter indgår i en ROSA salgsterminal?*

Salgsterminalen består af en standard PC (skærm, tastatur, mus og CPU) med tilhørende software og en billetprinter plus printserver.

Styresystemet er Windows NT eller nyere og salgssystemet ROSA køres via en egenudviklet internet-baseret klient, som kommunikerer med en UNIX server via TCP/IP. Kommunikationen foregår primært via DSB's datanet.

*Pris for leje inkl. drift, vedligehold og uddannelse*

ARRIVA betaler ikke leje af det udstyr, der inden 5. januar 2003 var på stationen. Det nuværende udstyr suppleres uden beregning ved nedslidning og lignende. Udstyr til flere arbejdspladser betales jf. lejepriser i Trafikministeriets udbudsmateriale (Bilag 9, appendix 16, maj 2001)

ARRIVA betaler alle lokale udgifter ved drift og vedligeholdelse af det udstyr, der er placeret på stationen.

ARRIVA får uden beregning leveret blanketter til DSB's billetter samt kombinerede billetter til billet-udprintning.

DSB og ARRIVA har indgået aftale vedrørende lokal regnskabsafklæggelse for salg af billetter til DSB og for kombinerede billetter.

ARRIVA får leveret salgsinformationer uden beregning vedrørende DSB's billetproduktioner, rejseregler osv.

ARRIVA kan deltage i kurser for salgspersonale uden beregning.

*Sikring mod ændringer til ulempe for ARRIVA*

Alle større ændringer til selve systemet vil være omfattet af en udviklingsplan. Da også ARRIVA's eventuelle ønsker skal indgå i samme udviklingsplan, vil der altid være en koordineret oversigt over kommende ændringer. ARRIVA bør derfor også være tilgodeset gennem denne udviklingsplan.

*Opfyldelse af ARRIVA's ønske om ændringer*

ARRIVA får uden beregning sine billetsystemer gjort tilgængelige for salg i ROSA samt hos andre baner samt rejsebureauer i ind- og udland, så længe der er tale om funktionalitet, der ligger i umiddelbar forlængelse af nuværende system. Er der tale om funktionalitet, der afviger for nuværende funktionalitet, betaler ARRIVA de udviklingsomkostninger, der er forbundet hermed.

DSB fakturerer 795 kr.(PL 2004) ekskl. moms pr. time.

ARRIVA specificerer krav til nødvendige systemændringer, som foretages uden beregning. ARRIVA overholder gældende frister for indprioritering af ændringsønsker.

ARRIVA varetager selv test af egne systemændringer og data.



ARRIVA overholder gældende tidsfrister for tilgængelighed af data via prisændringer og køreplansændringer.

ARRIVA får uden beregning egne billetter eller rejseregler gjort tilgængelige i DSB's salgsinformationer.

ARRIVA får uden beregning egne billetter eller rejseregler optaget i DSB's uddannelsessystemer og uddannelsesmateriale for salgspersonale og togpersonale.

#### *Drift af systemerne*

ARRIVA betaler ikke transmissionsomkostninger til billetsalget op mod DSB's systemer for det betjente billetsalg på stationerne.

ARRIVA betaler ikke til den centrale drift og udvikling af edb-systemer, der understøtter salget af DSB billetter og fælles billetter. Det drejer sig om alle centrale systemer. ROSA, Plads90 samt de systemer, disse kommunikerer med systemer hos andre baner og rejsebureauer i indland og udland. Det drejer sig også om servere, der styrer terminaler og automater. Har ARRIVA udviklet egne systemer, som ændrer niveauet for driftsomkostninger, skal denne niveauændring betales.

ARRIVA betaler ikke til den centrale drift og udvikling af afregnings- og statistiksystemer. DSB leverer relevante afregnings- og statistikdata opgjort i relevant detaljeringsgrad.

DSB er systemansvarlig for alle systemer, der er omfattet af ROSA komplekset.

#### 11.9.10. Appendiks 4: Beregning af andel af Socialministeriets bloktilskud

Billettype:	Omsætning (mio. kr.):	Ydet rabat (mio.kr.):	%
Ungdomsbillet, billigdag	40,8	40,8	
Ungdomsbillet, normal	87,7	29,2	
Ungdomsbillet i alt		70,0	44,11
65-billet, billigdag	66,9	66,9	
65-billet, normal	39,1	13,0	
65-billet i alt (1)		79,9	50,34
Ledsagerbillet	3,1	3,1	
Øvrige handicapudgifter		5,7	
		8,8	5,55
Samlede udgifter indenfor ordningen:		ca. 158,7 mio. kr.	100,00

Fordelingen af tilskuddet fra Socialministeriet fordeles først efter procentnøglen givet ovenfor mellem de tre ordninger svarende til:

Ungdomsbilletter:	44,11 %
65-billetter:	50,34 %
Handicap:	5,55 %

For ungdomsbilletter har DSB's beregninger vist følgende fordeling:

Operatør	Omsætning	%	44,11% deraf
ARRIVA	9,3 mio. kr.	7,24	3,19 %
DSB	119,2 mio. kr.	92,76	40,92%
TOTAL	128,5 mio. kr.	100,00	44,11%

For pensionistbilletter har DSB's beregninger vist følgende fordeling:

Operatør	Omsætning	%	50,34% deraf
ARRIVA	5,9 mio. kr.	5,57	2,81
DSB	100,1 mio. kr.	94,43	47,55
TOTAL	106,0 mio. kr.	100,00	50,34

I alt

	ARRIVA
Ungdomsbilletter	3,19 %
Pensionistbilletter	2,81 %
Total	6,00%