

**Kolofon**

<b>Felt</b>	<b>Forklaring/kommentar</b>
<b>Titel</b>	Kontrakt mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service 2000-2004
<b>Udgiver/ forlægger</b>	Trafikministeriet
<b>Ansvarlig institution</b>	Trafikministeriet
<b>Noter og andre oplysninger</b>	Forhandlet kontrakt med DSB om offentlig service jernbanetraffic indgået i medfør af § 8 i lov om jernbanevirksomhed m.v. Kontrakten udgør sammen med en tilsvarende kontrakt med DSB S-tog a/s grundlaget for den samlede offentlig service trafik med tog på det statslige banenet indtil 1. januar 2003, hvor dele af trafikken udenfor S-banen udbydes.
<b>Emneord</b>	kollektiv trafik, jernbane, DSB, passagertrafik, forhandlet offentlig service trafik, fjerntrafik, regionaltrafik, trafikkontrakt, togtrafik, regularitet, takster, kundeservice.
<b>Resumé</b>	Kontrakten fastlægger DSB's offentlig service forpligtelse i fjern- og regionaltrafikken i perioden 2000-2004 samt statens betaling til DSB for denne ydelse. Kontrakten er en nettoomkostningskontrakt, hvor DSB foruden en årlig betaling fra staten modtager trafikindtægter fra billetsalg m.v. I kontrakten specificeres minimumskrav til DSB's trafikomfang, kundeservice, regularitet og takstudvikling samt forskellige supplerende ydelser, der leveres af DSB i medfør af kontrakten.
<b>Sprog</b>	dan
<b>Version</b>	1.0
<b>Versionsdato</b>	19991220
<b>Kategori:</b>	Jernbaner

**Afsnit 1: Indledende betragtninger****1. Formål****1.1.**

Formålet med denne kontrakt er at fremme en positiv udvikling i jernbanepassagertrafikken med udgangspunkt i en sund økonomi i DSB.

**2. Kontraktens rammer**

Parterne har noteret sig følgende væsentlige rammer for denne kontrakt:

**2.1.**

Der er den 26. november 1999 indgået en 5-årig rammeaftale for jernbaneområdet mellem Regeringen, SF og Enhedslisten. Aftalen giver DSB mulighed for at indkøbe nyt materiel til fjerntrafikken mellem København og Århus/Aalborg samt til Øresundstrafikken. Aftalen giver desuden DSB mulighed for at styrke den sjællandske regionaltrafik gennem en fremrykket udskiftning af DSB's røde regionaltogsmateriel. Endelig giver aftalen mulighed for at styrke den kollektive trafik gennem nærbanebetjening ved Århus og Aalborg samt ved åbning og modernisering af stationer.

**2.2.**

Ved lov om jernbanevirksomhed m.v. er bestemt, at trafikministeren sikrer jernbanetrafficbetjening for passagerer

gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Trafikministeren sikrer i den forbindelse en passende køreplanskoordinering.

### 2.3.

Ved lov om jernbanevirksomhed m.v. er desuden bestemt, at trafikministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

### 2.4.

Ved lov om hovedstadsområdetets kollektive persontrafik er bestemt, at HT/Hovedstadens Udviklingsråd fastsætter takster og billetteringssystem for rejser med tog, der alene foretages indenfor hovedstadsområdet.

### 2.5.

Ved Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 er bestemt, at for at sikre princippet om transportvirksomhedernes forretningsmæssige selvstændighed bør de nærmere regler for ydelsen af offentlig tjeneste fastlægges inden for rammerne af en kontrakt mellem en medlemsstats kompetente myndighed og virksomheden.

### 2.6.

Det fremgår endvidere af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69, at kontrakter om offentlig tjeneste blandt andet omfatter:

- transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet
- supplerende transportydelser
- transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte grupper af rejsende eller bestemte forbindelser
- tilpasninger af ydelserne til de faktiske behov
- prisen på ydelserne i henhold til kontrakten, der enten udgør et tillæg til takstindtægterne eller omfatter indtægterne, samt nærmere bestemmelser for de finansielle forbindelser mellem de to parter
- reglerne vedrørende tillægskontrakter og kontraktændringer, navnlig for at tage hensyn til uforudsete ændringer
- aftalens gyldighedsperiode
- sanktioner i tilfælde af misligholdelse af kontrakten.

## Afsnit 2: Omfang og økonomi

### 3. Kontraktens omfang

#### 3.1.

Kontrakten omfatter det i pkt. 7, bilag 2 og 3, og pkt. 12 definerede trafikomfang og serviceniveau.

#### 3.2.

DSB er ud over den af pkt. 3.1. omfattede trafik m.v. forpligtet til at stille de i pkt. 9, 15 og 16 definerede ydelser vedrørende køreplanlægning, fribefordring og forpligtelser i forhold til overfor andre operatører til rådighed. DSB stiller desuden en række ydelser med tilknytning til offentlig service trafikken m.v. til rådighed.

3.3. Kontrakten omfatter ikke offentlig service trafik efter udbud samt fri trafik, herunder fri trafik med gods.

### 4. Kontraktsbetaling

#### 4.1.

For de i pkt. 3.1. og 3.2. definerede ydelser modtager DSB en kontraktsbetaling fra Trafikministeriet. Trafikindtægterne fra billetsalg m.v. tilfalder DSB.

Kontraktsbetalingen fremgår af *tabel 1*.

**Tabel 1. Kontraktsbetaling 2000-2004\*, PL 2000**

År	2000	2001	2002	2003	2004
Mio. kr.	2.884,9	2.945,7	2.945,7	3.031,4	3.074,9

\* kontraktbetalingen forudsættes reduceret ved udbud, jf. pkt. 8

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

Trafikministeriets årlige kontraktbetaling til DSB i henhold til tabel 1 udbetales i 12 delrater hver måned den 21.

Kontraktbetalingen er fastsat med udgangspunkt i det ajourførte 10-årsbudget for DSB-koncernen, jf. akt. 249 af 11. juni 1999. Kontraktbetalingen er efterfølgende justeret, senest bl.a. i henhold til den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999. Forudsætninger for det ajourførte 10-årsbudget for DSB-koncernen samt efterfølgende justeringer fremgår af *bilag 1*.

#### **4.2.**

Udmøntning af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999, herunder ændringer af kontraktens produktions- og resultatkrav som følge af anskaffelser af og indsættelse af nyt rullende materiel i medfør af pkt. 10.2.-10.3. nedenfor reguleres ved tillægskontrakt til denne kontrakt. Denne tillægskontrakt søges indgået senest den 1. april 2000.

Parterne er enige om, at materielanskaffelserne i medfør af pkt. 10.2.-10.3. giver mulighed for at gennemføre et øget produktionsomfang inden for kontraktbetalingen i henhold til pkt. 4.1.

#### **4.3.**

Udmøntning af puljer til henholdsvis nærbaner og stationsmodernisering i medfør af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999 reguleres ved tillægskontrakter til denne kontrakt. Denne tillægskontrakt søges indgået senest den 1. juli 2000.

Parterne er enige om, at øget nærbanedrift samt stationsmodernisering i øget omfang kræver en forøgelse af kontraktbetalingen i henhold til pkt. 4.1.

#### **4.4.**

Udmøntningen af kvalitetsforbedringen på banestrækningen Odense-Svendborg, herunder anskaffelse af nyt materiel, i medfør af den politiske aftale af 28. december 1998 mellem Regeringen, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om initiativer til styrkelse af den kollektive trafik reguleres ved tillægskontrakt til denne kontrakt. Denne tillægskontrakt søges indgået senest den 31. december 2000.

Parterne er enige om, at en kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense-Svendborg, herunder anskaffelse af nyt materiel, kræver en forøgelse af kontraktbetalingen i henhold til pkt. 4.1.

#### **4.5.**

Parterne er enige om at søge at udvikle kontraktens anvendelse af økonomiske tilskyndelser, som fremmer en samfundsøkonomisk fornuftig trafikproduktion. Aftaler om supplerende økonomiske tilskyndelser i kontrakten reguleres ved tillægskontrakter til denne kontrakt. Tillægskontrakt om supplerende økonomiske tilskyndelser søges indgået senest den 1. april 2000.

#### **4.6.**

Udveksling af ydelser m.v. mellem DSB og det helejede datterselskab DSB S-tog a/s sker på tidspunktet for kontraktens indgåelse ved omkostningsfordeling. I henhold til Trafikministeriets regnskabsreglement for DSB og DSB S-tog a/s skal denne udveksling fra og med 2001 ske til markedspris. Eventuelle ændringer af kontraktbetalingen til DSB i den anledning reguleres ved tillægskontrakter til denne kontrakt. Denne tillægskontrakt søges indgået senest den 1. december 2000. Reguleringen forudsættes at være neutral for så vidt angår størrelsen af kontraktbetalingen til den samlede DSB-koncern.

#### **4.7.**

Ændringer af kontraktens bevillingsforhold som følge af indførelsen af en reguleringsklausul for renteudsving m.v. i forbindelse med DSB-koncernens køb af 112 nye S-tog reguleres i tillægskontrakt til denne kontrakt. Parterne er enige om snarest at optage forhandlinger om dette spørgsmål.

#### **4.8.**

Ændringer af kontraktens bevillingsforhold, omfang og resultatkrav som følge af arbejder på Nørreport Station i forbindelse med anlæg af en forbindelsestunnel fra metrostationen til DSB-stationen kan eventuelt reguleres i tillægskontrakt til denne kontrakt. Parterne er enige om snarest at optage forhandlinger om dette spørgsmål.

#### **4.9.**

Momsmæssige konsekvenser i forbindelse med forskellige organisatoriske ændringer i DSB-koncernen kan eventuelt

reguleres i tillægskontrakt til denne kontrakt.

## 5. Baneafgifter

### 5.1.

I kontraktbetalingen er indregnet DSB's udgifter til baneafgifter for de tog, som er omfattet af kontrakten, herefter baneafgiftselementet.

Baneafgiftselementet er fastlagt med udgangspunkt i de pr. 1. januar 2000 gældende baneafgifter opgjort for det aktuelle trafikomfang i gældende køreplan (K99) suppleret med den planlagte udvidelse af omfanget af offentlig service trafik efter åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

### 5.2.

Baneafgiftselementet reguleres én gang årligt. Ved reguleringen korrigeres for ændringer af baneafgifternes satser og planlagte ændringer af trafikomfanget inden for kontrakten. Endvidere foretages efterregulering for ikke planlagte ændringer i trafikomfanget i tidligere år omfattet af kontrakten.

Reguleringen omfatter dog ikke:

Den del af ændringen i DSB's udgifter til baneafgifter, der afspejler den marginale omkostningsbelastning af banenettet som følge af ændringer i trafikomfanget. DSB bærer/ godskrives således den marginale mer-/ mindreamkostningsbelastning af banenettet ved udvidet/ reduceret produktion.

Den marginale omkostningsbelastning af banenettet ved ændringer i trafikomfanget opgøres her som ændringen i togkm-produktionen gange laveste kilometerafgiftssats.

Den del af ændringer i DSB's udgifter til baneafgifter, der skyldes den reale afgiftsforhøjelse på 12,5 pct. p.a. i årene 2002 til 2005, som er forudset på den danske del af Øresundsforbindelsen, på 12,5 pct. p.a. i årene 2002 til 2005.

## 6. Tilskud fra andre ministerier

### 6.1.

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 forpligtelser 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 ministerier 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:

- værnepligtkort, 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 Socialministeriets område:

- rabatterede rejser for alders- og førtidspensionister
- rabatterede rejser for unge
- befordring af handicappede.
- Inden for Undervisningsministeriets område:
- skolerejser for elever i folkeskolen, friskoler, private grundskoler, ungdomsskoler, gymnasier, HF m.v.
- rabatterede SU-kort.

### 6.2.

Ministeriernes tilskud i henhold til pkt. 6.1. tilfalder DSB. DSB vil arbejde for, at ministeriernes tilskud kommer til at dække de fulde omkostninger ved ordningerne. DSB orienterer Trafikministeriet om omlægninger af de i pkt. 6.1. anførte ordninger samt om eventuelle nye ordninger.

### Afsnit 3: Trafik

#### 7. Trafikomfang

##### 7.1.

DSB er forpligtet til som forhandlet offentlig service trafik at udføre en produktion af togkilometer som oplyst af DSB, jf. *tabel 2*. Passagertog, som DSB kører som udbudt offentlig service trafik eller fri trafik, samt tomkørsel med tog medgår ikke i opgørelsen.

**Tabel 2. Togkilometerproduktion i kontraktperioden\***

År	2000	2001	2002	2003	2004
Mio. togkm.	41,596	41,838	41,494	41,494	41,494

\* Produktionskravet forudsættes reduceret ved udbud, jf. pkt. 8

DSB's køreplanlægning skal for normaluger omfatte et antal togkilometer svarende til 7/365 (i 2000 og 2002 4 7/366) af de årlige produktionskrav i *tabel 2*. I forhold til dette planlægningsgrundlag kan den faktiske produktion reduceres med op til ½ pct. som følge af planlagt og uplanlagt aflyste tog m.v.

##### 7.2.

DSB er fra kontraktens start og frem til ikraftsættelsen af sommerkøreplanen 2000 (K00) forpligtet til at opretholde en togbetjening svarende til køreplanen ved udgangen af 1999 (K99).

##### 7.3.

DSB er i perioden fra åbningen af Øresundsforbindelsen og frem til køreplansskiftet sommeren 2001 (K01) forpligtet til som minimum at videreføre et betjeningsomfang svarende til den gældende køreplan suppleret med en 20 minutters drift mellem Kastrup og Malmø i samarbejde med relevante svenske samarbejdspartnere, ved kontraktens indgåelse de svenske statsbaner (SJ) og Skånetrafik.

Trafikministeriet orienteres om ændringer i forbindelse med overgangen fra køreplan 1999 (K99) til køreplan 2000 (K00), der rækker ud over justeringer i minuttal. Ministeren orienteres desuden ved køreplansændringer på tidspunkter og strækninger, der berører helheden, samt ved væsentlige ændringer i stationers serviceniveau.

##### 7.4.

DSB er fra køreplansskiftet i sommeren 2001 (til K01) forpligtet til som minimum at togbetjene alle stationer én gang hver anden time i hver retning på mandage til lørdage mellem kl. 05.00 og 23.59 samt søn- og helligdage mellem kl. 07.00 og 23.59. Undtagelser er beskrevet i *bilag 2*.

På mandage til fredage mellem kl. 06.00 og 23.59, lørdage mellem kl. 08.00 og 23.59 samt søn- og helligdage mellem kl. 12.00 og 23.59 skal de i *bilag 2, tabel A*, nævnte stationer betjenes med mindst én togafgang i timen i hver retning.

På mandage til fredage mellem kl. 06.00 og 18.59, lørdage mellem kl. 08.00 og 18.59 samt søn- og helligdage mellem kl. 12.00 og 20.59 skal de i *bilag 2, tabel B*, nævnte stationer betjenes med mindst én togafgang i timen i hver retning.

På mandage til fredage mellem kl. 06.00 og 18.59 skal de i *bilag 2, tabel C*, nævnte stationer betjenes med mindst to togafgange i timen i hver retning.

De nævnte minimumsstandarder er bindende i det omfang, de ikke overstiger betjeningen i den nuværende køreplan (K99), og pejlemærker for den fremtidige udvikling i DSB's betjeningsniveau i det omfang, de måtte overstige den nuværende betjening.

DSB skal som en del af minimumsbetjeningen opretholde direkte togforbindelser mellem landsdelene som beskrevet i *bilag 3*.

##### 7.5.

DSB søger at tilvejebringe mulighed for en seneste forbindelse – om nødvendigt med én omstigning mellem korresponderende tog - fra endestationer på linierne D1-D4 jf. *bilag 3* samt Århus til København og i modsat retning i tidsrummet mellem 22.00 og 0.30. Den praktiske gennemførelse og økonomiske konsekvenser undersøges i forbindelse med indgåelse af tillægskontrakt for indsættelse af nyt materiel mellem København og Århus/Aalborg inden 1. april 2000 jf. punkt 4.2. Etablering af de sene forbindelser kan i givet fald etableres i forbindelse med køreplansskiftet 2001 inden

nyt materiel er leveret.

#### **7.6.**

DSB er forpligtet til at tilrettelægge togproduktionen, så alle passagerer kan få siddeplads (belægning £ 100 pct.) ved 90 pct. af togafgange i myldretiderne og 95 pct. af øvrige togafgange. 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 £ 125 pct.) i maksimalt 30 minutter.

Myldretiderne fastlægges til hverdage fra kl. 06.00 til 09.00 samt hverdage fra kl. 15.00 til 18.00.

#### **7.7.**

DSB er forpligtet til inden for kontraktens økonomiske rammer løbende at foretage de hensigtsmæssige justeringer, som de indvundne erfaringer med belægningsprocenter m.v. giver anledning til.

#### **7.8.**

Hvis en af parterne fremsætter ønske herom, kan der ske genforhandling af produktionsbeskrivelsen i henhold til kontraktens pkt. 7.4., dog tidligst med virkning fra køreplansskiftet sommeren 2002 (K02).

### **8. Udbud**

#### **8.1.**

Trafikministeriet kan opsig kontrakten for så vidt angår dele af den omfattede trafikproduktion med henblik på at udbyde trafikken inden for de i pkt. 8.2.-8.5. anførte rammer.

#### **8.2.**

Opsigelse i henhold til pkt. 8.1. skal finde sted med 2 års varsel og kan således tidligst få virkning fra 1. januar 2002. Opsigelsen skal indeholde en præcis afgrænsning af den togproduktion, der er omfattet af opsigelsen. Opsigelsen skal ske skriftligt.

#### **8.3.**

Trafikministeriet har tilkendegivet, at opsigelse, jf. pkt. 8.1. med virkning i perioden 1. januar 2002 til 31. december 2003 vil omfatte ca. 15 pct. af togkilometerproduktionen i henhold til denne kontrakt.

#### **8.4.**

Ved opsigelse i henhold til pkt. 8.1. reguleres DSB's kontraktbetaling i henhold til pkt. 4.1. svarende til den reduktion af DSB's budgetterede omkostninger og indtægter, der følger af, at DSB's forpligtelser til at varetage den pågældende trafik bortfalder. Reduktionen af DSB's omkostninger og indtægter beregnes på grundlag af de metodiske anvisninger i DSB's regnskabsreglement, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. Senest umiddelbart efter opsigelsen optager parterne forhandlinger om den præcise regulering af kontraktbetalingen i de enkelte år.

#### **8.5.**

DSB forpligtes til på lejevilkår at stille rullende materiel til rådighed for operatører, der vinder udbud af trafik omfattet af denne kontrakt, jf. lov om jernbanevirksomhed m.v. Materiellet stilles til rådighed, så den vindende operatør har ret, men ikke pligt til at indgå et lejemål.

Lejen fastsættes, så den dækker DSB's omkostninger – herunder løbende afskrivning og forrentning samt en avance>, der fastsættes af Trafikministeriet. Hvis DSB selv deltager i det pågældende udbud, forudsættes udgifterne til materiel indregnet i DSB's bud svarende til, hvad materiellet stilles til rådighed for til andre bydende jernbanevirksomheder.

Hvis den vindende operatør vælger ikke at indgå lejemål med DSB om rullende materiel, der er omfattet af udbuddet, indgår DSB's omkostninger til dette materiel i forhandlingerne mellem Trafikministeriet og DSB om regulering af DSB's kontraktbetaling.

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

### **9. Køreplanlægning**

#### **9.1.**

DSB skal virke for et sammenhængende kollektivt trafiksystem med koordination mellem bus og tog.

#### **9.2.**

DSB udarbejder forslag til køreplan for de tog, som kontrakten omhandler. Forslaget indsendes til Trafikministeriet med henblik på en afgørelse af hvilke tog, som i henhold til reglerne i bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) skal betragtes som offentlig service trafik, der har fortrinsret ved tildeling af infrastrukturkapacitet. Trafikministeriet sender med påtegning herom forslaget videre til Banestyrelsen for ansøgning om tildeling af den nødvendige kapacitet. Kapacitetstildelingen følger i øvrigt den bekendtgørelsesfastsatte procedure.

### **9.3.**

På strækninger, hvor der efter 2002 måtte blive udført offentlig service trafik efter udbud, ansøger DSB om eventuel kapacitet til forhandlet offentlig service trafik på lige fod med andre offentlig service operatører.

### **9.4.**

DSB betjener ved kontraktens indgåelse de 217 standsningssteder, der fremgår af køreplanen K99. Parterne er enige om, at det samlede antal standsningssteder som minimum holdes konstant i kontraktens løbetid, idet der tages forbehold for reduktioner som følge af udbud, jf. pkt. 8.

DSB kan oprette et standsningssted (beslutte at lade tog gøre ophold for af- og påsætning af passagerer), såfremt DSB kan dokumentere en gevinst ved oprettelsen, og såfremt DSB kan dokumentere, at standsningsstedet ikke er begrænsende for den øvrige trafik, herunder godstrafik, der ønskes afviklet på det pågældende strækningsafsnit. Oprettelse af nye standsningssteder skal ske i samarbejde med Banestyrelsen.

DSB kan nedlægge et standsningssted, såfremt DSB kan dokumentere en gevinst ved nedlæggelsen. DSB skal i samarbejde med relevante, lokale myndigheder aftale alternativ kollektiv trafikbetjening af kunder, der mister togbetjening ved standsningsstedets lukning. Desuden skal DSB gennemføre en høring om nedlæggelsen blandt beboere, lokale myndigheder og pendlerklubber m.v. i området omkring standsningsstedet.

Trafikministeriet kan indtil 2 måneder efter DSB's nedlæggelse af et standsningssted afgøre, at betjeningen skal opretholdes. Meddelelse om, at betjeningen af et standsningssted ønskes opretholdt, gives skriftligt.

### **9.5.**

DSB skal over for Trafikministeriet dokumentere de gevinster, DSB forventer ved større ændringer af trafikens omfang, herunder nedlæggelse af standsningssteder, eller ved ændringer i øvrigt, herunder nedlæggelse af standsningssteder, der i betydelig grad har konsekvenser for passagerbetjeningen. DSB følger det følgende år op på disse ændringer og oplyser Trafikministeriet herom i forbindelse med den årlige rapportering i henhold til kontraktens pkt. 17.3.

## **10. Forudsætninger vedrørende rullende materiel**

### **10.1.**

DSB anvender til trafikproduktion eget samt indlejet materiel efter egen beslutning.

### **10.2.**

DSB indkøber og indsætter nyt materiel inden for en ramme på 1,1 mia. kr. ekskl. moms til brug for offentlig service trafikken i medfør af tillægskontrakt herom, jf. pkt. 4.2.

En del af rammen (ca. 200 mio. kr. ekskl. moms) anvendes til indkøb af 4 nye Øresundstog ud over de 17, der forudsættes anskaffet i henhold til DSB's 10-årsbudget. Resten af rammen anvendes til indkøb af materiel til udvidelse af fjerntrafikken mellem København og Århus/Aalborg.

### **10.3.**

DSB fremrykker udskiftningen af det røde regionaltogsmateriel, så leverancen af de første togsæt påbegyndes i 2003 i medfør af tillægskontrakt herom, jf. pkt. 4.2.

Nyanskaffelser og udskiftninger af materiel skaber mulighed for forbedringer af pendlertrafikken på de sjællandske strækninger mod Nykøbing Falster, Kalundborg og Helsingør.

### **10.4.**

DSB anskaffer nyt, miljøvenligt og handicapvenligt materiel til Odense-Svendborg banen. Materiellet tilpasses de særlige behov på denne og lignende lokal- og regionalbanestrækninger i medfør af tillægskontrakt herom, jf. pkt. 4.4.

Repræsentanter for lokale pendlerklubber inddrages i dialog om krav til materiel.

## **11. Forudsætninger vedrørende infrastrukturen**

### **11.1.**

DSB indgår kontrakt med Banestyrelsen om tildeling af infrastrukturkapacitet og tilknyttede ydelser til den kontraktsbestemte offentlige service trafik. Det forudsættes i den forbindelse, at der mellem DSB og Banestyrelsen indgås aftale om regres ved bodsbetaling for manglende regularitet i henhold til pkt. 13.2.

#### **11.2.**

Det forudsættes, at DSB tildeles infrastrukturkapacitet af Banestyrelsen, der opfylder forudsætningerne for, at DSB kan afvikle den kontraktsbestemte offentlige service trafik, og at der løbende stilles kanaler til rådighed i overensstemmelse hermed.

#### **11.3.**

DSB indsender en særskilt ansøgning til Banestyrelsen om infrastrukturkapacitet til offentlig service trafik i medfør af denne kontrakt. Hvis DSB herudover har ønsker om infrastrukturkapacitet, indsendes særskilte ansøgninger herom.

### **Afsnit 4: Andre forhold**

#### **12. Kundeservice**

##### **12.1.**

Trafikministeriet fastlægger de overordnede krav til serviceniveau, jf. pkt. 12.2. til 12.11. Inden for denne ramme fastlægger DSB serviceniveauet før, under og efter rejsen, og den måde, ydelserne produceres på.

##### **12.2.**

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 den gældende køreplan. Regulariteten beregnes med udgangspunkt i Banestyrelsens RDS [1]-system.

##### **12.3.**

DSB forpligter sig til at udvikle et system, der gør det muligt at opgøre antallet af forsinkede passagertimer som de faktiske forsinkelser vægtet med det gennemsnitlige antal passagerer for det pågældende tog. Opgørelsesmetoden udvikles, så regularitetsmålsætningerne fra den 1. januar 2001 baseres på passagerforsinkelser frem for togforsinkelser, idet minimumskrav og kriterium for regulariteten fra 1. januar 2001 tilpasses den nye opgørelsesmetode ved forhandling mellem parterne. DSB præsenterer et forhandlingsoplæg for Trafikministeriet senest den 2. oktober 2000.

##### **12.4.**

Den kollektive trafik skal være et tilbud, der sikrer bevægelsesfrihed for alle dele af befolkningen. Derfor er DSB forpligtet til at prioritere god tilgængelighed højt. Således skal arbejdet med at forbedre tilgængeligheden i togtrafikken – ikke mindst for personer med nedsat funktionsevne – fortsættes.

Ved indkøb af nyt materiel er DSB forpligtet til at prioritere god tilgængelighed for personer med nedsat funktionsevne, herunder kørestolsbrugere.

DSB forpligter sig til i forlængelse af allerede indgåede aftaler fortsat at arbejde for landsdækkende og til stadighed forbedrede kørselsordninger for stærkt bevægelseshæmmede.

##### **12.5.**

Ved den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999 er der aftalt følgende:

”Med henblik på at opnå en bedre borgerbetjening søges oprettet nye organisatoriske enheder indenfor DSB. Enhederne skal varetage en række service- og kundevedtøgt opgaver samt miljøopgaver. Eksempelvis kunne der oprettes flere stationsbetjentstillinger i DSB S-tog, flere rengørings- og servicestillinger i DSB m.v. Ved eventuel omplacering af nuværende medarbejdere til de nye enheder, vil der blive taget hensyn til eventuelle tjenestemandsansattes særlige ansættelsesvilkår.”

DSB vil arbejde for at implementere denne aftale inden for de givne økonomiske rammer.

##### **12.6.**

DSB er forpligtet til at arbejde for at sikre trygheden for de rejsende i tog og på stationer.

##### **12.7.**

DSB er forpligtet til fortsat at inddrage pendlerklubberne som høringspart i forbindelse med køreplansprocessen samt i forbindelse med andre væsentlige spørgsmål og ændringer vedrørende produktet m.v. DSB arbejder for, at der på regionalt niveau sikres et konstruktivt samarbejde mellem DSB's administration og pendlerklubberne.



**12.8.**

DSB er forpligtet til at opretholde den nuværende børneguide-ordning på fredage og søndage på strækningerne København-Frederikshavn og København-Esbjerg.

**12.9.**

DSB er forpligtet til at arbejde for bedre muligheder for at medtage cykler på togrejsen. Ved bestilling af nyt materiel i kontraktperioden skal DSB prioritere plads til medtagning af cykler.

**12.10.**

DSB er forpligtet til hvert halve år at gennemføre en kundetilfredshedsmåling.

Hvis en kundetilfredshedsmåling viser en markant forværring af kundetilfredsheden i forhold til tidligere målinger, skal DSB udarbejde en redegørelse til Trafikministeriet, der beskriver hvilke tiltag, målingen giver DSB anledning til at iværksætte.

**12.11.**

DSB forpligter sig til at udvikle et system, der gør det muligt at knytte et bods-/bonussystem til resultatet af DSB's kundetilfredshedsmålinger. DSB præsenterer et forhandlingsoplæg for Trafikministeriet senest den 2. oktober 2000. Et eventuelt bods-/bonussystem reguleres i tillægskontrakt, jf. pkt. 4.5.

**13. Sanktioner ved manglende regularitet****13.1.**

DSB betaler bøde til Trafikministeriet, hvis DSB ikke realiserer det af Trafikministeriet fastsatte minimumskrav for rettidige tog, jf. pkt. 12.2.

**13.2.**

Ved manglende realisering af det gennemsnitlige regularitetskrav i et kvartal betales bøde, jf. *tabel 3*. Der afrundes efter almindelige matematiske principper ved beregning af regularitetsprocenten.

**Tabel 3. Kvartalsvis bøde ved manglende regularitet**

<b>Regularitet</b>	<b>Bøde</b>
89,9 pct.- 85,0 pct.	1 mio. kr.
84,9 pct.- 80,0 pct.	2 mio. kr.
79,9 pct.- 75,0 pct.	3 mio. kr.
74,9 pct.	4 mio. kr.

Ved manglende realisering af det gennemsnitlige regularitetskrav på 90,0 pct. i alle 4 kvartaler i et kalenderår betaler DSB desuden en bøde på 4 mio. kr.

Den årlige bøde for manglende realisering af regularitetskrav kan således maksimalt udgøre 20 mio. kr.

**13.3.**

Bøde i henhold til pkt. 13.2. betales samlet i forbindelse med DSB's rapportering til Trafikministeriet efter udgangen af hvert kalenderår, jf. pkt. 17.3.

Trafikministeriet har tilkendegivet, at provenuet af eventuelle bøder påregnes anvendt til foranstaltninger, der forbedrer regularitet og kundebetjening.

**14. Takster****14.1.**

DSB fastsætter taksterne for jernbanebefordring, der udføres i medfør af denne kontrakt.

**14.2.**

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, 65-billetter, ungdomsbilletter og pendlerkort.

Stigningstakten for standardbilletter beregnes som et gennemsnit af prisforhøjelserne i de 5 billetkategorier vægtet efter antal solgte billetter/kort i hver kategori. Priseffekten af eventuelle ændringer i DSB's zonesystem, herunder ændringer i principperne for prisberegning på grundlag af zonerne, indgår i beregningen af stigningstakten for standardbilletter.

Ud over denne ramme har DSB frihed til at differentiere priser på produkter med markedsbestemte rabatter eller tillæg.

#### **14.3.**

Udenfor den i pkt. 14.2. angivne ramme for stigningstakten på standardbilletter kan DSB indføre differentierede takster i henhold til den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999 svarende til et årligt merprovenu på 10 henholdsvis 15 mio. kr., jf. bilag 1, tabel 7.

#### **14.4.**

Trafikministeriet orienteres ved takstforhøjelser på standardbilletter, der ligger indenfor rammerne i henhold til pkt. 14.2. og 14.3.

Trafikministeriet skal godkende forslag til takstforhøjelser på standardbilletter, der ligger ud over rammerne i henhold til pkt. 14.2. og 14.3.

#### **14.5.**

DSB er forpligtet til at sikre, at der i alle tog omfattet af minimumsbetjeningen, jf. pkt. 7, findes pladser for passagerer med standardbilletter.

Undtaget for denne bestemmelse er et begrænset antal tog, der kører mellem landsdelene med få stop, svarende til omfanget af lyntogsbetjeningen i K99. Undtagelsen kan revurderes ved indgåelse af tillægskontrakter i henhold til pkt. 4.2.

#### **14.6.**

For rejser inden for hovedstadsområdet er DSB underlagt HT/ Hovedstadens Udviklingsråds takstkompetence.

#### **14.7.**

Takster for togrejser mellem Kastrup Lufthavn og Københavns Hovedbanegård kan i henhold til lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund fastlægges særskilt af parterne efter forhandling med HT/Hovedstadens Udviklingsråd.

Indehavere af HT's månedskort kan rejse på togstrækningen med månedskort som gyldig rejsehjemmel.

#### **14.8.**

DSB har ved et sæt af aftaler indenfor rammerne af "Standardaftale om takstsamarbejde mellem DSB og de respektive amtstrafikselskaber" (Bus/Tog-aftalen) kontraktligt bundet sig til at benytte de amtslige trafikelskabers takster for inden- amtslige rejser. Aftalerne kan hvert år af DSB opsiges med 6 måneders varsel til udløb den tredje søndag i januar.

### **15. Fribefordring**

#### **15.1.**

DSB udsteder frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europaparlamentet, fhv. medlemmer af Europaparlamentet og Folketinget, Folketingets Bureau, Jernbanerådets medlemmer, fhv. medlemmer af Jernbanerådet, Kommissarius, ansatte i Jernbanetilsynet og tjenestemandansatte i departementet m.fl. i overensstemmelse med hidtidig praksis.

#### **15.2.**

DSB udsteder frikort til tidligere DSB-ansatte, der i forbindelse med udskillelserne blev ansat i Banestyrelsen, Combis A/S og Scandlines A/S. Frikortene udstedes mod en betaling på kr. 1000,- pr. kort. Betalingen kan årligt reguleres med den i finansloven forudsatte stigning i nettoprisindekset.

### **Afsnit 5: Forpligtelser over for andre operatører**

#### **16. Stationsadgang og lokomotivføreruddannelse m.v.**

##### **16.1.**

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 betingelser, der fremgår af Trafikministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer.

### **16.2.**

DSB er forpligtet til at uddanne lokomotivførere for andre operatører.

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

### **16.3.**

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

### **16.4.**

DSB er forpligtet til på ikke-diskriminerende vilkår at stille nødvendige oplysninger omkring ATC-systemet til rådighed for andre operatører i den udstrækning, oplysningerne alene beror på DSB. Trafikministeriet kan fastsætte nærmere retningslinier for specifikationsgraden af disse oplysninger.

## **Afsnit 6: Rapportering, misligholdelse, ikrafttræden og ophør m.v.**

### **17. Rapportering**

#### **17.1.**

DSB er forpligtet til straks efter udløbet af et kvartal at fremsende oplysning til Trafikministeriet om:

- antallet af rejser
- antallet af præsterede togkilometer
- antallet af præsterede personkilometer
- antal kørte tog i forhold til antal køreplanlagte tog
- andelen af rettidige tog/togpassagerer (jf. pkt. 12.3)
- andelen af togafgange indenfor og udenfor myldretiderne (jf. pkt. 7.6.), hvor antallet af passagerer har været større end togets siddepladskapacitet.

#### **17.2.**

DSB er forpligtet til straks efter udløbet af 2. og 4. kvartal at rapportere resultatet af en kundetilfredshedmåling til Trafikministeriet.

#### **17.3.**

Efter udgangen af hvert kalenderår udarbejder og fremsender DSB til Trafikministeriet en udtømmende og forklarende rapport om trafikafviklingen i henhold til denne kontrakt. Rapporten indeholder:

- en redegørelse for DSB's opfyldelse af krav til minimumsbetjening
- en redegørelse for den opnåede regularitet
- en redegørelse for de opnåede belægningsgrader
- en redegørelse for eventuelle ulykker og uheld
- en redegørelse for foranstaltninger, DSB i kontraktperioden har truffet vedrørende handicapbetjening tilgængelighed, tryghed, samarbejde med pendlere, ledsageordninger for børn samt vedrørende mulighederne for cykelmedtagning
- en opfølgning på eventuelle større trafikomlægninger i henhold til pkt. 9.5.
- en orientering om omlægninger af de i pkt. 6.1. anførte rabatordninger samt om eventuelle nye ordninger.

#### **17.4.**

DSB er forpligtet til som led i afrapporteringen uopfordret at fremsende statistikoplysninger til Trafikministeriet i henhold til *bilag 4*.

### **18. Misligholdelse og tvister**

#### **18.1.**

I tilfælde af en af parternes væsentlige misligholdelse af kontrakten er den anden part berettiget til at ophæve kontrakten.

### **18.2.**

Parterne erklærer sig indstillet på, at konkrete og relevante spørgsmål, som en af parterne måtte rejse vedrørende fortolkning af denne kontrakt eller vedrørende offentlig service trafikens udførelse, søges løst gennem en hurtig og konstruktiv forhandling.

### **18.3.**

Trafikministeriet har tilkendegivet, at i tilfælde af uenighed om fortolkning af denne kontrakt eller om indgåelse af tillægskontrakter mellem Trafikministeriet og DSB, vil trafikministeren anvende sine beføjelser efter § 5 i Lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S til afgørelse heraf.

### **18.4.**

Parterne har i øvrigt adgang til genforhandling af trafikbeskrivelsen med virkning fra køreplansskiftet sommeren 2002 (K02) eller senere i henhold til kontraktens pkt. 7.8.

## **19. Ikrafttræden og ophør**

### **19.1.**

Denne kontrakt træder i kraft den 1. januar 2000 og vedvarer bortset fra ophævelse, jf. pkt. 18, indtil den 31. december 2004. DSB tilkendegiver at ville tilrettelægge sine investeringer og låneoptagelse m.v. under forudsætning af en kontraktsbetaling svarende til det nu ajourførte 9-årsbudget for 2000-2008, hvori indgår de økonomiske konsekvenser af den 5-årige rammeaftale på for jernbaneområdet af 26. november 1999.

Den af kontrakten omfattede trafik kan dog opsiges af Trafikministeriet med henblik på udbud af offentlig service trafik, jf. pkt. 8.

### **19.2.**

Begge parter kan tage initiativ til indgåelse af tillægskontrakter. Tillægskontrakter kan regulere kontraktens bevillingsforhold (positive såvel som negative reguleringer), omfang, produktionsbeskrivelser og resultatkrav. Tillægskontrakter søges indgået samlet én gang årligt.

Af den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999 fremgår, at "Rammeaftaleperiodens længde fastsættes til 5 år. Parterne gør status efter 2 år". Såfremt resultatet af denne status indebærer ændringer i de i denne kontrakt fastsatte bestemmelser, vil de blive udmøntet i tillægskontrakt.

Udmøntning af evt. eventuelle politiske aftaler, som indebærer ændring i kontraktens bevillingsforhold, sker i tillægskontrakter og med de tilpasninger, som DSB's produktionstilrettelæggelse, kundebetjening og økonomi m.v. tilsiger.

Herudover har Trafikministeriet af hensyn til kontinuiteten i de interne planlægnings- og arbejdsprocesser i DSB for sin part tilkendegivet at ville tilstræbe at begrænse anvendelsen af tillægskontrakter, når bortses fra tillægskontrakter i medfør af denne kontrakts pkt. 4.2.-4.9.

### **19.3.**

Parterne er enige om, at der fra 1. januar 2004 optages forhandlinger om en ny kontrakt med virkning fra 1. januar 2005.

### **19.4.**

Parterne erklærer sig indstillet på, at konkrete og relevante spørgsmål, som en af parterne måtte rejse vedrørende fortolkning af denne kontrakt eller vedrørende offentlig service trafikens udførelse, søges løst gennem en hurtig og konstruktiv forhandling.

### **19.5**

Parterne er enige om at arbejde for at forbedre anvendelsen af samfundsøkonomisk fornuftige incitamentter i kontraktsinstrumentet, jf. også pkt. 4.5. videre med kontraktsinstrumentet for at udvikle en incitamentsstruktur, der fremmer jernbanens transportarbejde. Som første led i dette arbejde tilstræbes indgået en tillægskontrakt være et forsøg vedrørende aktivitetsafhængig betaling i henhold til kontraktens pkt. 4.5.

Parterne er desuden enige om at arbejde for at sikre et bedre samspil mellem udviklingen i de enkelte bysamfund og fastlæggelsen af minimumskravene til jernbanebetjening i henhold til kontraktens pkt. 7.4.

## **20. Kontrakteksemplarer**

### **20.1.**

Denne kontrakt er udfærdiget i to originale eksemplarer, hvoraf DSB og Trafikministeriet hver modtager et originaleksemplar.

## 21. Kontrakt og bilag

### 21.1.

De i pkt. 21.2. angivne bilag er en integreret del af nærværende kontrakt.

### 21.2. Bilag

- Bilag 1: DSB-koncernens 10-årsbudget 1999-2008.
- Bilag 2: Minimumsbetjening
- Bilag 3: Direkte togforbindelser i landsdelstrafikken
- Bilag 4: Statistikoplysninger

## 22. Forbehold

### 22.1.

Kontrakten underskrives af Trafikministeriet med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse.

For trafikministeriet:	For DSB:
Sonja Mikkelsen	Børge Munk Ebbesen
Trafikminister	Bestyrelsesformand

Jacob Fuchs	Henrik Hassenkam
Afdelingschef	Adm. Direktør

### Bilag 1

til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og trafikministeren om fjern- og regionaltrafik som offentlig service i perioden 2000-2004

## DSB-koncernens 10-årsbudget 1999-2008

### 1. 10-årsbudgettet, juni 1999

Som grundlag for lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S har DSB udarbejdet et 10-årsbudget for DSB-koncernen. 10-årsbudgettet er ajourført i foråret 1999. Det ajourførte 10-årsbudget præsenteredes for Folketingets Finansudvalg i forbindelse med Finansudvalgets tiltrædelse af de endelige stiftelsesvilkår for DSB som en selvstændig offentlig virksomhed ved aktstykke 249 af 11. juni 1999.

10-årsbudgettet for DSB-koncernen er udarbejdet på grundlag af et basisscenarie for udviklingen i DSB i perioden 1999-2008. Basisscenariet er baseret på følgende forudsætninger:

- realiseringen af de indtil juni 1999 besluttede materielinvesteringer på ca. 10 mia. kr. (112 nye S-tog, 17 Øresundstogsæt og 13 to-strøms ellokomotiver), samt udskiftningen af det såkaldte "røde materiel" i år 2005,
- en udvikling i billetpriserne svarende til nettoprisindekset,
- en produktivitetsforbedring i driften på 2 pct. p.a.,
- en renteforudsætning på 5 pct. p.a.,
- betaling af et forrentet stiftertilgodehavende til staten på 2,4 mia. kr. med 600 mio. kr. (ekskl. renter) i hvert af årene 1999-2002, idet stiftertilgodehavendet fra 2000 forrentes med 4½ pct. p.a.,
- en regulering af forventningerne til DSB's passagertal over Storebælt og det tilhørende kontrakttilskudsbehov, idet det konstateres, at der herved er indarbejdet en endelig kompensation for effekterne af et reduceret indtægtsgrundlag på Storebælt. Spørgsmålet var udestående i det oprindelige 10-årsbudget fra 1998, jf. bemærkningerne til § 28.61.01 på finanslov for 1999,
- en årlig produktion og afsætning som anført i *tabel 1*.

I tabel 1 indgår driftsudvidelser som følge af ibrugtagningen af den faste forbindelse over Øresund (DSB). Desuden indgår driftsudvidelser som følge af ibrugtagningen af 2. spor mellem Ballerup og Frederikssund (DSB S-tog a/s).

Driftsudvidelser som følge af opgradering af banen mellem Odense og Svendborg (DSB), nattogskørsel på Øresund og Kystbanen (DSB), IC-Bornholm (DSB) samt driftsudvidelser som følge af ibrugtagningen af Ringbanen (DSB S-tog a/s) indgår ikke i tabel 1.

**Tabel 1. Produktion og afsætning, jf. DSB's 10-årsbudget**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Regional, intercity og international trafik</b>										
Produktion (mio. togkm.)	41,0	42,4	42,2	41,9	41,9	41,9	41,9	41,9	41,9	41,9
Afsætning (mio. personkm.)	4.023	4.092	4.172	4.192	4.212	4.229	4.252	4.252	4.252	4.252
<b>S-togstrafik</b>										
Produktion (mio. togkm.)	15,6	15,6	15,6	15,5	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1	16,1
Afsætning (mio. personkm.)	1.208	1.215	1.210	1.222	1.242	1.261	1.282	1.314	1.329	1.327

DSB og DSB S-tog a/s har efterfølgende konstateret, dels at interrimskøreplanen ved ibrugtagningen af Øresundsforbindelsen ikke indgår i økonomien i 10-årsbudgettet, dels at togproduktionen i 10-årsbudgettet er opgjort maksimalt ved indlæggelse af en ikke-køreplanlagt produktionsreserve. Efter korrektion for disse forhold har DSB og DSB S-tog a/s oplyst et produktionsomfang som anført i *tabel 2*.

**Tabel 2. Korregeret produktion i perioden 1999-2008**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Regional, intercity og international trafik</b>										
Produktion (mio. togkm.)	40,8	41,6	41,8	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5
<b>S-togstrafik</b>										
Produktion (mio. togkm.)	14,9	14,8	14,8	14,8	15,3	15,3	15,3	15,3	15,3	15,3

Det korrigerede produktionsomfang i tabel 2 medfører ingen ændringer i det planlagte togudbud. Korrektionen medfører således ingen regulering af DSB's budgetterede afsætning.

DSB-koncernens budgetterede bruttokontraktbetaling fra staten, koncernens budgetterede betaling af udbytte til staten samt koncernens budgetterede årlige overskud i henhold til 10-årsbudgettet fremgår af *tabel 3*.

**Tabel 3. 10-årsbudget for DSB-koncernen, jf. akt. 249 af 11. juni 1999**

Mio. kr. (1999 PL)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Forudsat bruttokontraktbetaling	3.320	3.371	3.552	3.640	3.897	4.006	4.322	4.234	4.126	3.997
-til DSB	2.878	2.853	2.887	2.828	2.931	2.931	3.148	3.046	2.997	2.920
-til DSB S-tog A/S	442	518	665	812	966	1.075	1.174	1.188	1.129	1.077
<b>Overskud</b>										
-DSB koncernen	611	490	500	500	500	500	500	500	500	500
-heraf i DSB S-tog A/S	82	82	82	82	82	82	82	82	82	82
Udbytte*	-	50	50	50	170	170	170	170	170	170

\*Fra 2003 udgør udbyttet halvdelen af virksomhedens overskud efter skat, dog mindst 2 pct. af egenkapitalen, men højst hele overskuddet efter skat.

Et 10-årsbudget vil altid være behæftet med en række usikkerheder, hvis eventuelle effekter det ikke er muligt at forudsige og indregne i budgettet.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at DSB i budgettet beregningsteknisk har antaget, at DSB ikke taber kontrakter om trafik udført som offentlig service i løbet af 10-årsperioden. Sker dette, taber DSB en del af bruttokontraktbetalingen, som overføres til den eller de vindende operatører. Til gengæld bortfalder også en række omkostninger.

## 2. Reguleringer af kontraktbetaling til DSB og DSB S-tog A/S

Fordelingen af kontraktbetalingen mellem DSB og DSB S-tog A/S er reguleret i forhold til det i det akt. 249 af 11. juni 1999 viste 10-årsbudget som følge af en ændret beregning af forrentningen af DSB S-tog A/S' stiftertilgodehavende m.v. Reguleringen påvirker ikke størrelsen af den samlede kontraktbetaling til DSB-koncernen. Kontraktbetalingen til henholdsvis DSB og DSB S-tog A/S efter denne regulering fremgår af *tabel 4*.

**Tabel 4. Reguleret kontraktbetaling efter ændring af beregning af stiftertilgodehavende i DSB S-tog A/S m.v.**

Mio. kr. (1999-PL)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
DSB	2.867,0	2.845,0	2.875,0	2.813,0	2.913,0	2.914,0	3.131,0	3.028,0	2.979,0	2.902,0
DSB S-tog	453,0	526,0	677,0	827,0	984,0	1.092,0	1.191,0	1.206,0	1.147,0	1.095,0
I alt	3.320,0	3.371,0	3.552,0	3.640,0	3.897,0	4.006,0	4.322,0	4.234,0	4.126,0	3.997,0

Kontraktbetalingen til DSB og DSB S-tog A/S er opregnet med 2,5 pct. fra 1999 til 2000-priser. Ved opregningen er der desuden sket en ekstraordinær nedjustering af kontraktbetalingen som følge af driftsforsøget på Svendborgbanen. Denne regulering udgør 1,8 mio. kr. i 2001 og 3,1 mio. kr. i 2002 og 2003. Der er desuden foretaget en regulering på 2 mio. kr. i 2002 som følge af ændrede forudsætninger vedrørende baneafgifter samt mindre afrundinger i årene 2000-2003 ved udarbejdelsen af FFL 2000. Kontraktbetalingen til henholdsvis DSB og DSB S-tog A/S efter opregning og justering som følge af Svendborgbanen m.v. fremgår af *tabel 5*.

**Tabel 5. Reguleret kontraktbetaling efter opregning til 2000-priser og regulering som følge af Svendborgbanen m.v.**

Mio. kr. (2000-PL)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
DSB	2.915,9	2.944,7	2.878,7	2.982,4	2.986,9	3.209,3	3.103,7	3.053,5	2.974,6
DSB S-tog	539,2	693,9	847,7	1.008,6	1.119,3	1.220,8	1.236,2	1.175,7	1.122,4
I alt	3.455,1	3.638,6	3.726,4	3.991,0	4.106,2	4.430,1	4.339,9	4.229,2	4.096,9

Fordelingen af kontraktbetalingen mellem DSB og DSB S-tog A/S er desuden reguleret på baggrund af en genberegning af DSB-koncernens huslejemodel. Reguleringen består i, at der alle år er overført 8 mio. kr. fra DSB's kontraktbetaling til DSB S-tog A/S' kontraktbetaling. Reguleringen påvirker derfor ikke størrelsen af kontraktbetalingen til DSB-koncernen. Kontraktbetalingen til henholdsvis DSB og DSB S-tog A/S efter denne regulering fremgår af *tabel 6*.

**Tabel 6. Reguleret kontraktbetaling efter genberegning af DSB-koncernens huslejemodel**

Mio. kr. (2000-PL)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
DSB	2.907,9	2.936,7	2.870,7	2.974,4	2.978,9	3.201,3	3.095,7	3.045,5	2.966,6
DSB S-tog	547,2	701,9	855,7	1.016,6	1.127,3	1.228,8	1.244,2	1.183,7	1.130,4
I alt	3.455,1	3.638,6	3.726,4	3.991,0	4.106,2	4.430,1	4.339,9	4.229,2	4.096,9

## 3. Reguleringer som følge af 5-årig rammeaftale på jernbaneområdet af 26. november 1999

Ved den 5-årige rammeaftale for jernbaneområdet af 26. november 1999 indgået mellem regeringen, SF og Enhedslisten er der skabt mulighed for, at DSB kan indkøbe nyt materiel inden for en ramme på 1,1 mia. kr. En del af rammen anvendes til indkøb af 4 Øresundstog foruden de 17 Øresundstog, der er forudsat anskaffet i 10-årsbudgettet. Desuden fremrykkes den planlagte udskiftning af DSB's røde regionaltogsmateriel, så leverancen af de første togsæt påbegyndes i

2003.

DSB forudsættes at bidrage til finansieringen af den samlede rammeaftale gennem indførelse af differentierede takster, udbud og ekstraordinære effektiviseringer.

Rammeaftalen har ingen umiddelbare effekter på økonomien i DSB S-tog A/S. Rammeaftalens effekter på DSB-koncernens økonomi er opsummeret i *tabel 7*.

**Tabel 7. Regulering af DSB-koncernens kontraktsbetaling 2000-2008 i medfør af 5-årig rammeaftale af 26. november 1999 på jernbaneområdet**

Mio. kr. (2000-PL)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
10-års-b., DSB før rammeaftale	2.907,9	2.936,7	2.870,7	2.974,4	2.978,9	3.201,3	3.095,7	3.045,5	2.966,6
4 ØR samt fjerntog	8	61	134	130	126	121	118	113	109
Fremrykn. udskiftning af rødt materiel	0	0	0	50	100	-5	-5	-5	-5
Differentierede takster	0	-10	-10	-15	-15	-15	-15	-15	-15
Udbud af togtrafik	0	0	0	-70	-70	-70	-70	-70	-70
Effektiviseringer i DSB	-7	-14	-21	-28	-35	-35	-35	-35	-35
10-årsb., DSB efter rammeaftale	2.908,9	2.973,7	2.973,7	3.041,4	3.084,9	3.197,3	3.088,7	3.033,5	2.950,6
10-årsb., S-tog efter rammeaftale	547,2	701,9	855,7	1.016,6	1.127,3	1.228,8	1.244,2	1.183,7	1.130,4
10-årsb., DSB i alt efter rammeaftale	3.456,1	3.675,6	3.829,4	4.058,0	4.212,2	4.426,1	4.332,9	4.217,2	4.080,9

Trafikministeriet har gjort opmærksom på, at indbudgetteringen af kontraktsbetalingen i DSB's 10-årsbudget sker på de vilkår, som fremgår af den 5-årige kontrakt, herunder at opreguleringen af kontraktbetalingen, jf. tabel 7, beror på, at der i tillægskontrakter mellem Trafikministeriet og DSB kan opnås enighed om det mertrafikomfang, m.v., som den øgede kontraktsbetaling sigter på at finansiere.

Kontraktsbetalingen i henhold til tabel 7 omfatter kompensation for takstnedsættelse samt kompensation for hævet aldersgrænse for børns betaling af fuld takst. Kontraktsbetalingen omfatter dog ikke forhøjelsen af gratisgrænsen for børn til det fyldte 10. år, jf. akt. 232 af 10. juni 1999. DSB modtager en årlig kompensation på 6 mio. kr. for forhøjelsen af gratisgrænsen for børn til det fyldte 10. år. Denne kompensation udbetales indtil videre af Færdselsstyrelsen, men kompensationen kan senere indarbejdes i den samlede kontraktsbetaling.

#### 4. Regulering som følge af reservation af midler til forskellige udgifter på jernbaneområdet

Til forskellige udgifter på jernbaneområdet afsættes gennemsnitligt 20 mio. kr. årligt gennem en regulering af kontraktstilskuddet til DSB. Reguleringen af DSB's kontraktsbetaling som følge af denne reservation er fremgår af *tabel 8*.

**Tabel 8. DSB's kontraktsbetaling efter reservation af midler til forskellige udgifter på jernbaneområdet**

Mio. kr. (2000-PL)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
DSB	2.884,9	2.945,7	2.945,7	3.031,4	3.074,9	3.187,3	3.078,7	3.023,5	2.940,6
DSB S-tog	547,2	701,9	855,7	1.016,6	1.127,3	1.228,8	1.244,2	1.183,7	1.130,4
I alt	3.432,1	3.647,6	3.801,4	4.048,0	4.202,2	4.416,1	4.322,9	4.207,2	4.070,9

Reserven udmøntes senere delvis ved aktstykker. Hvis reserven ikke fuldt ud anvendes til de ovenfor skitserede forventede formål, vil den i stedet blive anvendt på indkøb af offentlig service trafik. Eventuelt uforbrugte reservemidler vil blive tilbageført ved tillægskontrakt til denne kontrakt.



**Bilag 2**

til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og trafikministeren om fjern- og regionaltrafik som offentlig service i perioden 2000-2004

**Minimumsbetjening****1. Minimumskrav****Definitioner**

Minimumskravene er defineret som antal afgang fra de enkelte stationer pr. time, men omfatter ikke nødvendigvis en stiv køreplan defineret ved 30, 60 eller 120 minutter mellem hver togafgang, hvor kravene er to eller et tog pr. time. DSB har frihed til at lægge togenes minuttal inden for hver eller hver anden klokke time, som man anser det for mest hensigtsmæssigt.

**Tabel A: Et tog i timen i det meste af driftsperioden**

Stationer, som skal betjenes med mindst én togafgang i timen i to retninger \* i tidsrummet 6.00 - 23.59 mandage til fredage, 8.00 - 23.59 lørdage samt 12.00 - 23.59 søn og helligdage.

Arden	Hinnerup	Lundby	Skanderborg	Vipperød
Avlum	Hjørring	Lunderskov	Skodsborg	Vojens
Bjerringbro	Hobro	(Malmø)	Skørping	Vordingborg
Borup	Holbæk	Middelfart	Slagelse	Vrå
Bramming	Holstebro	Nivå	Snekkersten	Østerport
Brønderslev	Holsted	Nyborg	Sorø	Ørestad
Brørup	Horsens	Nykøbing F	Svejbæk	Aalborg
Esbjerg 1)	Humblebæk	Næstved	Tjæreborg	Århus
Eskilstrup	Hvalsø	Nørre-Alslev	Trekroner	
Espergærde	Høje Taastrup	Nørreport	Tølløse	
Fredericia	Kastrup	Odense	Tårnby	
Frederikshavn	Klampenborg	Randers	Ulstrup	
Gadstrup	Kokkedal	Ringsted	Valby	
Glumsø	Kolding	Roskilde	Vamdrup	
Hadsten	Korsør	Rungsted	Vedbæk	
Havdrup	København H	Ry	Vejen	
Hedehusene	Køge	Røddekro	Vejle	
Hellerup	Langå	Rødkærsbro	Viborg	
Helsingør	Lejre	Silkeborg	Viby Sjælland	
Herning	Lille-Skensved	Sindal	Vildbjerg	

\* Ved endestationer kun i én retning

1) Kun i retning mod Bramming

( ) i samarbejde med SJ/Skånetrafik

**Tabel B: Et tog hver dagtime**

Stationer, som skal betjenes med mindst én togafgang i timen i to retninger<sup>1)</sup> i tidsrummet 6.00 - 18.59 på mandage til fredage, 8.00 - 18.59 lørdage samt 12.00 - 20.59 på søn- og helligdage.

--	--	--	--	--

Arden	Herfølge	Lystrup	Svendborg
Avlum	Herning	Mørkøv	Tinglev
Bjerringbro	Hinnerup	Nørre-Alslev	Thyregod
Bording	Hjerm	Regstrup	Tjæreborg
Brande	Hjortshøj	Ribe	Torsøvej
Bramming	Hjørring	Ringe	Tureby
Brejning	Holme-Olstrup	Ry	Ulstrup
Brønderslev	Holstebro	Røde kro	Vamdrup
Brørup	Holsted	Rødkærsbro	Varde 2)
Børkop	Ikast	Sejstrup	Vejen
Engesvang	Jelling	Silkeborg	Vestre Strandallé
Esbjerg Nord	Jyderup	Sindal	Viborg
Eskilstrup	Kalundborg	Skive 1)	Vildbjerg
Frederikshavn	Knabstrup	Skolebakken	Vipperød
Gadstrup	Kværndrup	Skødstrup	Vojens
Give	Køge	Stenstrup	Vrå
Glumsø	Langå	Stoholm	Østbanetorvet
Gredstedbro	Lille-Skensved	Struer	
Haslev	Lundby	Svebølle	
Havdrup	Lunderskov	Svejbæk	

\* ved endestationer kun i én retning

1) kun i retning mod Viborg

2) kun i retning mod Esbjerg

#### Tabel C: To tog hver dagtime

Stationer, som principielt skal betjenes med mindst to togaftange i timen i to retninger \* i tidsrummet 6.00 - 18.59 på mandage til fredage.

Borup 1)	København H	Trekroner
Bramming 3)	Lejre	Tølløse
Esbjerg 4)	(Malmø)	Tårnby
Espergærde	Middelfart	Valby
Fredericia	Nivå	Vedbæk
Hadsten	Nyborg	Vejle
Hedehusene	Nykøbing F 1)	Viby Sjælland
Hellerup	Næstved	Vordingborg
Helsingør	Nørreport	Ørestad
Hobro	Odense	Østerport
Holbæk 1)	Randers	Aalborg 2)
Horsens	Ringsted	Århus
Humblebæk	Roskilde	
Hvalsø	Rungsted	
Høje Taastrup	Skanderborg	
Kastrup	Skodsborg	
Klampenborg	Skørping	
Kokkedal	Slagelse	
Kolding	Snekkersten	
Korsør	Sorø	

\* ved endestationer kun i én retning

- 1) kun i retning mod København
- 2) kun i retning mod Århus
- 3) kun i retning mod Esbjerg
- 4) kun i retning mod Bramming

## 2. Særlige forhold

### *Strækningen Odense-Svendborg*

Banen mellem Odense og Svendborg er som et led i pinsepakken udpeget som forsøgsstrækning med henblik på at vurdere mulighederne for at styrke sidebanerne gennem serviceforbedringer.

DSB udarbejder forslag til løbende justeringer af køreplanen for strækningen Odense-Svendborg i takt med, at de infrastrukturmæssige forudsætninger for driftsudvidelser tilvejebringes. Alle forslag til ændringer af køreplanen på strækningen Odense-Svendborg forelægges trafikministeren til godkendelse.

### *Strækningen Nykøbing F.-Gedser*

Banen mellem Nykøbing F. og Gedser er undtaget fra kontraktens krav om minimumsbetjening.

Banen opretholdes med henblik på, at spørgsmålet om genetablering af togforbindelsen mellem København og Berlin via Gedser kan tages op til fornyet overvejelse på et senere tidspunkt. For at sikre, at funktionaliteten af infrastrukturen opretholdes, forpligtes DSB til på hverdage at køre et togpar mellem Nykøbing F. og Gedser.

Det daglige togpar på strækningen søges tilrettelagt, så der opnås bedst mulig forbindelse til færgeruten Gedser-Rostock.

### *Strækningen Nykøbing F.-Rødby*

Banen mellem Nykøbing F. og Rødby er undtaget for kontraktens krav om minimumsbetjening.

Rødby betjenes med mindst 9 tog på hverdage og mindst 5 tog på lør-, søn- og helligdage.

### *Glostrup Station*

Glostrup Station er undtaget fra kontraktens krav om minimumsbetjening med fjern- og regionaltog.

### *Togbusser*

DSB kan anvende 10 togbusser pr. dag på strækninger med få passagerer svarende til omfanget i DSB's nuværende køreplan (K99). Produktion udført af ordinære togbusser indgår ikke i beregningen af DSB's samlede togkilometerproduktion, jf. kontraktens pkt. 7.1, tabel 2.

DSB kan desuden erstatte togafgange med busbetjening ved infrastrukturarbejder samt ved uforudsete afbrydelser af togtrafikken på grund af vejrlig, tekniske fejl, ulykker m.v. Produktion udført af ekstraordinære togbusser kan indgå i beregningen af DSB's samlede togkilometerproduktion, jf. kontraktens pkt. 7.1, tabel 2.

### *Generelle undtagelser for minimumsbetjening*

Den 24. december og 31. december er kravene til minimumsbetjening som på søndage. DSB kan den 24. december og 31. december reducere betjeningen til et niveau under minimumskravene i tidsrummet fra kl. 17.00 til kl. 21.59.

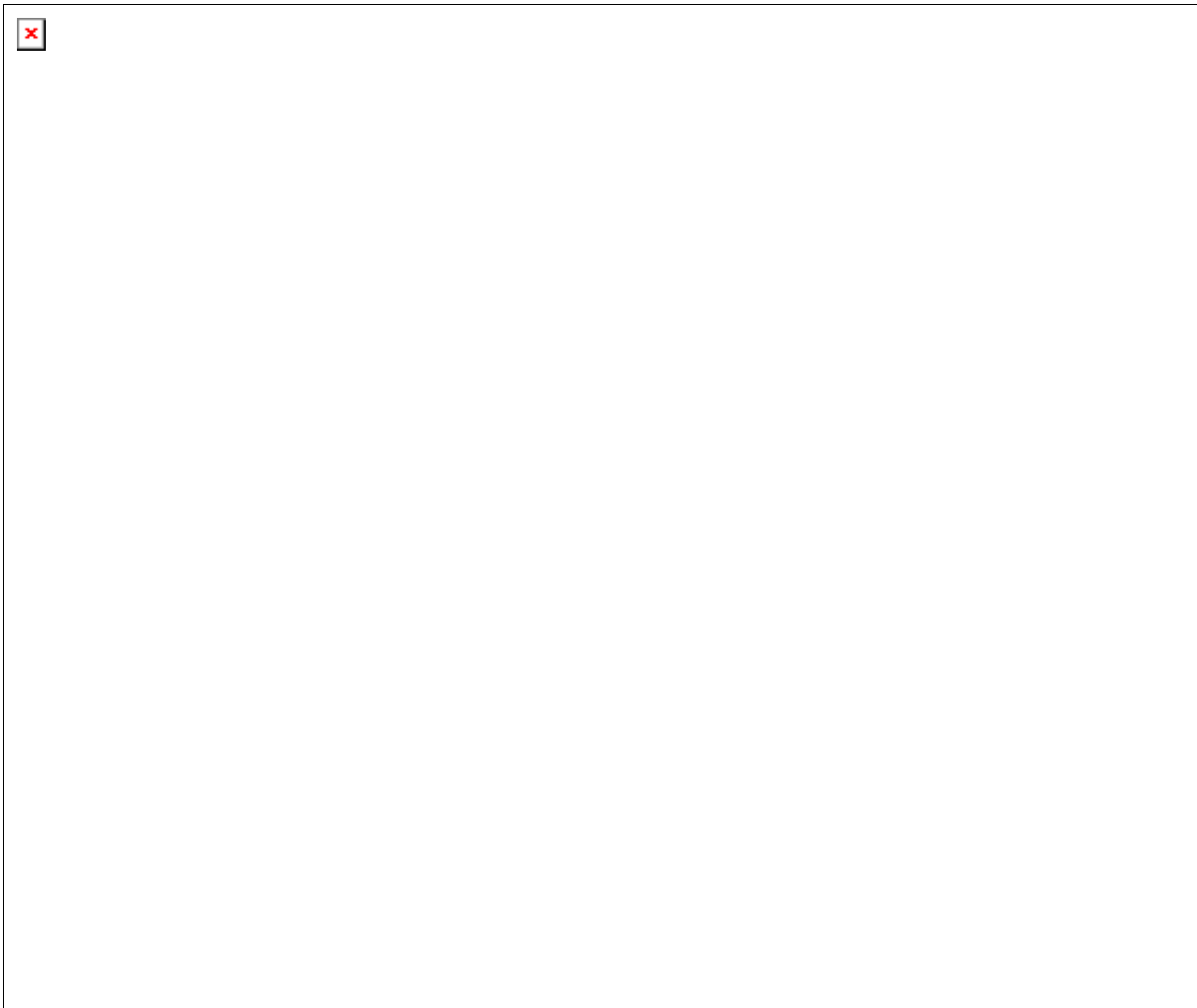
DSB kan herudover i undtagelsestilfælde reducere betjeningen til et niveau under minimumskravene efter godkendelse fra trafikministeren i hvert enkelt tilfælde.

## **Bilag 3**

til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og trafikministeren om fjern- og regionaltrafik som offentlig service i perioden 2000-2004

**Direkte togforbindelser i landsdelstrafikken**

DSB udfører en del af togproduktionen i henhold til kontraktens pkt. 7.1 som direkte togforbindelser på linierne D1 til D4, jf. nedenstående kort.



Ved direkte togforbindelser forstås, at der skal være tog eller togdele, der gennemkører hele linien, så der kan opnås forbindelse mellem stationerne på hver enkelt linie uden togsift.

DSB er forpligtet til at trafikere linierne D1 til D4 med 7 afgang pr. dag i begge retninger på hverdage og 5 afgang pr. dag i begge retninger på lørdage samt søn- og helligdage. 2 daglige afgang i begge retninger på linie D3 køres til/fra Thisted. Trafikken på linierne D1 til D4 kan udgøre en del af den minimumsbetjening, der er beskrevet i bilag 2.

Alle afgang på linierne D1 til D4 skal betjene de stationer, der er anført i *tabel 1*. DSB kan fastlægge, at linierne skal betjene yderligere stationer.

**Tabel 1. Minimumskrav til stationsbetjening på linierne D1-D4**

Linie	Stationer
Linie D1	<b>Frederikshavn-Hjørring-Brønderslev-Aalborg-Hobro-Randers-Århus H-Skanderborg-Horsens-Vejle-Fredericia-Middelfart*-Odense*-Nyborg*-Korsør*-Slagelse*-Ringsted*-Roskilde*-Høje Taastrup-København H.</b>
Linie D2	<b>Esbjerg-Bramming- Kolding-Høje Taastrup-København H.</b>
	<b>Struer-Holstebro-Herning-Høje Taastrup-</b>

Linie D3	København H.
Linie D4	Sønderborg-Tinglev-Høje Taastrup-København H.

\* Stationen betjenes af mindst én af linierne D1-D4 efter DSB's bestemmelse.

#### Bilag 4

til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og trafikministeren om fjern- og regionaltrafik som offentlig service i perioden 2000-2004

#### Statistikoplysninger

Nedenfor er angivet de informationer, som DSB er forpligtet til at fremsende til Trafikministeriet. Oplysninger skal fremsendes uopfordret, når nye informationer foreligger.

##### 1. Publikumskøreplaner

##### 2. Materielplaner

- Oprangering (antal vogne/sæt og typer) på de enkelte tognumre.

##### 3. Passagerstatistik

- Månedlig information om rejser og indtægter svarende til oplysningerne i den nuværende månedlige statistik for passagertogsrejser
- Rapport om Østtælling og adgang til udtræk af grundmateriale
- Rapport om Vesttælling og adgang til udtræk af grundmateriale
- Passagerstatistik, som danner grundlag for afregning med amter
- Repræsentative udsnit til beskrivelse af den tids- og geografiske fordeling af passagerbelastningen ud fra TRAP\* tal ( eller totaltælling) samt adgang til udtræk af TRAP statistikken.

##### 4. Indtægter

- Indtægter fra kort og billetter på DSB's takstsystem for rejser i offentlig servicetog nedbrudt på kort og billettyper samt antal rejser (i det omfang ikke allerede dækket af ovenstående)
- Oplysninger om indtægtsafregningen med amter og HT
- Centrale indtægter fra andre kilder.

##### 5. Nøgletal for produktionsomkostninger

- Lønudgift pr. lokomotivfører og togpersonale
- Gennemsnitligt lokomotivfører og togpersonaleforbrug i minutter fordelt på togtime/sættime
- Vedligeholdelsesudgift pr. togtype
- Klargøringsudgift pr. togtype
- Energiforbrug pr. togkm pr. togtype fysiske mængder og udgift.

##### 6. Øvrige oplysninger

DSB er i øvrigt til enhver tid forpligtet til at stille alle oplysninger til rådighed, som ministeriet måtte ønske.

---

\*Togpersonalets rapporter om togenes passagertal.