

**Kolofon**

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>Felt</b>                           | <b>Forklaring/kommentar</b>  |
| <b>Titel</b>                          | Tillæg til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2000-2004   |
| <b>Udgiver/<br/>forlægger</b>         | Trafikministeriet  |
| <b>Ansvarlig<br/>institution</b>      | Trafikministeriet  |
| <b>Noter og andre<br/>oplysninger</b> | Tillægget udmønter DSB's materielanskaffelser i medfør af finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999.  |
| <b>Emneord</b>                        | kollektiv trafik, jernbane, DSB, passagertrafik, forhandlet offentlig service trafik, fjerntrafik, regionaltrafik, tillægskontrakt, finanslovsaftale, rammeaftale, materielanskaffelse   |
| <b>Resumé</b>                         | Kontrakten justerer DSB's offentlige service forpligtelse i fjern- og regionaltrafikken i perioden 2000-2004 i lyset af de materielanskaffelser, der er besluttet ved finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999. De væsentligste trafikale elementer i tillægget er etableringen af halvtimesdrift mellem København og Århus/ Aalborg, timedrift i Sønderjylland, forbedret betjening af Kystbanen København-Helsingør, nye stationer i Gjesing og Lindholm, senere afgang mellem København og henholdsvis Sønderborg og Struer samt reduceret rejsetid i visse relationer i fjerntrafikken. I tillægget findes desuden målsætninger for udskiftningen af det røde materiel i den sjællandske regionaltrafik. |
| <b>Sprog</b>                          | dan  |
| <b>Version</b>                        | 1.0  |
| <b>Versionsdato</b>                   | 20010226   |
| <b>Kategori:</b>                      | Jernbaner  |

Mellem undertegnede

**DSB**

og

**Trafikministeriet**

er dags dato indgået følgende

**TILLÆG TIL KONTRAKT AF 20. DECEMBER 1999 OM FJERN- OG REGIONALTRAFIK UDFØRT SOM OFFENTLIG SERVICE I PERIODEN 2000-2004**

**Indledning**

Formålet med dette tillæg er at fastlægge rammerne for udmøntningen af materielanskaffelserne i DSB i henhold til finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999.

I finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999 mellem Regeringen, SF og Enhedslisten er der anført følgende om DSB's materielanskaffelse:

"DSB gives mulighed for at indkøbe nyt materiel inden for en ramme på 1,1 mia.kr. ekskl. moms.

Størstedelen af rammen anvendes til indkøb af materiel til udvidelse af fjerntrafikken mellem København og Århus/Aalborg.

Resten af rammen (ca. 200 mill.kr. ekskl. moms) anvendes til indkøb af 4 nye Øresundstog - udover de allerede bestilte 17 - hvorved der frigives 9 elektriske regionaltoget.

Den planlagte udskiftning af DSB's røde regionaltogetmateriel (svarende til i alt 80 togsæt) fremrykkes, således at leverancen af de første togsæt påbegyndes i 2003.

Nyanskaffelserne og materieludskiftningerne skaber mulighed for forbedringer i form af øget trafikintensitet, kortere rejsetider og forbedringer af pendlertrafikken på de sjællandske strækninger mod Kalundborg, Nykøbing Falster og Helsingør.

Nyanskaffelserne giver DSB mulighed for at tiltrække nye kunder til den kollektive trafik og øge indtjeningen. Derfor vil kun DSB's materieludgifter ved driftsudvidelserne blive refunderet, mens DSB selv skal finansiere driftsudgifterne."

Der er efterfølgende indgået aftale mellem Regeringen, SF og Enhedslisten om at udvide rammen for DSB's materielanskaffelse til 1,4 mia. kr. ekskl. moms. Materielanskaffelsen udgør et supplement til materielanskaffelserne i henhold til DSB-koncernens 10-årsbudget jf. akt. 249 af 11. juni 1999.

## Afsnit 1: Kontraktbetaling

### 1. Regulering af kontraktbetaling

#### 1.1.

I pkt. 4.1. affattes tabel 1 således:

"Tabel 1. Kontraktbetaling 2000-2004\*, PL 2000

| År       | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Mio. kr. | 2.884,9 | 2.945,7 | 2.953,7 | 3.039,4 | 3.057,9 |

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

### 2. trafikomfang

#### 2.1.

I pkt. 7.1 affattes tabel 2 således:

"Tabel 2. Togkilometerproduktion i kontraktperioden\*

| År          | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| Mio. togkm. | 41,0 | 41,7 | 41,9 | 42,1 | 43,3 |

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

#### 2.2.

Efter pkt. 7.1. indsættes nyt pkt. 7.1.a:

- "7.1.a.

DSB arbejder mod et produktionsomfang på 51 mio. togkm. pr. år fra køreplansskiftet den 1. januar 2006. Dette produktionsomfang kan reduceres i forbindelse med udbud i henhold til trafikkontrakten med DSB, pkt. 8.

#### 2.3.

Pkt. 7.4. får følgende ordlyd:

- **"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 i bilag 2 nævnte minimumsstandarder er bindende i det omfang, de ikke overstiger betjeningen i den nuværende køreplan (K99).

Fra køreplansskiftet 17. juni 2001 skal følgende stationer dog uanset betjeningen i K99 på mandage til fredage mellem kl. 06.00 og 18.59 betjenes med mindst to tog i timen i begge retninger til og fra København H: Fredericia, Horsens, Skanderborg, Vejle og Århus.

Fra køreplansskiftet den 15. december 2002 skal følgende stationer dog uanset betjeningen i K99 på mandage til fredage kl. 06.00-18.59, lørdage kl. 08.00-18.59 samt søn- og helligdage kl. 12.00-20.59 betjenes med mindst et tog i timen i begge retninger til og fra Kolding: Rødebro, Tinglev, Vamdrup og Vojens.

Fra køreplansskiftet omkring den 1. januar 2004 skal følgende stationer dog uanset betjeningen i K99 på mandage til fredage mellem kl. 06.00 og 18.59 betjenes med mindst to tog i timen i begge retninger til og fra København H: Hobro, Randers og Aalborg.

Betjeningskravene i bilag 2 udgør i øvrigt 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."

## 2.4

Efter pkt. 7.4. indsættes nyt pkt. 7.4.a. - 7.4.b.:

- **"7.4.a.**

Fra køreplansskiftet den 17. juni 2001 etablerer DSB betjening af en ny station i Gjesing. DSB's betjening af Gjesing forudsætter, at Banestyrelsen etablerer de nødvendige perronanlæg m.v.

- 

- **7.4.b.**

Senest fra køreplansskiftet den 15. december 2002 etablerer DSB betjening af en ny station i Lindholm. DSB's betjening af Lindholm forudsætter, at Banestyrelsen etablerer de nødvendige perronanlæg m.v. Togbetjeningen etableres, når de nødvendige perronanlæg m.v. i Lindholm er klar til brug."

## 2.5.

Punkt 7.5. får følgende ordlyd

- **"7.5.**

Fra køreplansskiftet den 17. juni 2001 etableres en seneste forbindelse - om nødvendigt med en omstigning mellem korresponderende tog - fra endestationer på linierne D3 og D4 jf. bilag 3 til København og i modsat retning i tidsrummet mellem ca. kl. 22.00 og 0.30.

Der findes i øvrigt en seneste forbindelse - om nødvendigt med en omstigning mellem korresponderende tog - fra endestationer på linierne D1 og D2 jf. bilag 3 samt Århus til København og i modsat retning i tidsrummet mellem ca. kl. 22.00 og 0.30.

Forbindelserne opretholdes i det omfang, der er passagermæssigt grundlag herfor."

## 2.6.

Efter pkt. 7.5. indsættes nyt pkt. 7.5.a. - 7.5.b.:

- **"7.5.a.**  
Fra køreplansskiftet 17. juni 2001 gennemføres en reduktion af rejsetiden med mindst 15 min. for InterCitytog mellem København og Esbjerg.
- **7.5.b.**  
Fra køreplansskiftet den 15. december 2002 gennemføres en væsentlig forbedring af togbetjeningen på Kystbanen. Forbedringen kan bl.a. omfatte flere forbindelser med få stop og/eller en generel forøgelse af togfrekvensen på strækningen. DSB udarbejder et nærmere forslag til udmøntning af forbedringen med henblik på en endelig forhandling. Det forudsættes, at DSB kan koordinere forbedringen med Skånetrafikken og Hovedstadens Udviklingsråd.

DSB tager i sin planlægning af forbedringen højde for en situation, hvor den samlede kapacitet til offentlig service trafik på delstrækningen København H - Kastrup ikke kan udvides i forhold til niveauet i K2001."

## 2.7.

Efter pkt. 7.8. indsættes nyt pkt. 7.9. - 7.12.:

- **"7.9.**  
DSB arbejder mod at realisere alle øvrige minimumsstandarder i henhold til pkt. 7.4.i trafikkontrakten med DSB, herunder minimumsstandarderne i trafikkontraktens til bilag 2, med virkning senest fra køreplansskiftet omkring den 1. januar 2006.
- **7.10.**  
DSB arbejder mod at øge antallet af direkte togforbindelser til og fra København H på strækningerne mod Tinglev/ Sønderborg, Esbjerg, Frederikshavn og Struer via Herning med virkning senest fra køreplansskiftet omkring den 1. januar 2006.
- **7.11**  
DSB arbejder mod at reducere den nuværende rejsetid til og fra København fra hovedparten af stationerne på følgende strækninger: Frederikshavn-Aalborg, Struer-Århus, Struer-Vejle, Århus-Fredericia, samt fra de større stationer på strækningen Aalborg-Århus med 20 til 35 minutter med virkning senest fra køreplansskiftet omkring den 1. januar 2006.
- **7.12.**  
DSB arbejder mod at genåbne Hedensted station med virkning senest fra køreplansskiftet omkring den 1. januar 2006. DSB's genåbning af Hedensted forudsætter, at Banestyrelsen etablerer de nødvendige perronanlæg m.v. Togbetjeningen af Hedensted forudsættes etableret tidligst muligt herefter med tog, der på det tidspunkt måtte betjene delstrækningen Vejle-Horsens, og som ikke indgår i landsdelstrafik eller international trafik"

## 3. Materielanskaffelse

### 3.1.

Pkt. 10.2. og 10.3. slettes.

### 3.2.

Efter punkt 10.4 indsættes nye punkter 10.5. til 10.13

- **"10.5.**  
DSB foretager i perioden indtil 2006 investeringer i nyt materiel med tilhørende værksteder m.v. indenfor en samlet ramme på 5,6 mia. kr. (2000-PL inkl. moms).
- **10.6.**  
I forbindelse med investeringerne i henhold til pkt. 10.5. kan DSB anskaffe 6 Øresundstog ud over de allerede forudsatte 18 Øresundstogsæt, hvoraf 17 anskaffes i henhold til DSB-koncernens 10-årsbudget jf. akt. 249 af 11. juni 1999 og et Øresundstogsæt anskaffes for DSB's egen regning og risiko til brug i fri trafik.
- **10.7.**  
I forbindelse med investeringerne i henhold til pkt. 10.5. kan DSB anskaffe dieseltogsæt af en ny type benævnt IC4 med ca. 200 siddepladser pr. togsæt og et komfortniveau svarende til IC3. Gennemførelsen af det samlede trafikomfang, baseret på trafiktallene fra 1999, kræver ud over ovennævnte 6 Øresundstogsæt anskaffelse af minimum 92 dieseldrevne togsæt. Behovet vil blive reduceret ved eventuel etablering af S-togsdrift til Roskilde

og kan blive påvirket af det forestående udbud af togtrafik. Med baggrund heri kan DSB aktuelt anskaffe 83 togsæt. DSB indgår optionsaftaler om køb af yderligere togsæt. Med henblik på koordinering af de i dette pkt. anførte forhold drøftes udnyttelsen af optionsaftalerne mellem DSB og Trafikministeriet.

Et antal (15-20) af de nye togsæt bygges til kørsel med op til 200 km/t, og vil herved være forberedt til en senere opgradering af større eller mindre dele af hovedstrækningen København - Århus til denne maksimalhastighed.

• **10.8.**

I forbindelse med investeringerne i henhold til pkt. 10.5. kan DSB anskaffe eller periodevis indleje personvogne til brug i lokomotivtrukne tog.

• **10.9.**

DSB arbejder på at leje moderne vogne til indsættelse i den sjællandske regionaltrafik med henblik på en fremskudt udrangering af en del af de ældre røde vogne. De moderne vogne forventes i givet fald at kunne indsættes i foråret 2002. Vognene forventes indsat i trafikken mellem København og Kalundborg, således at mere end 75 pct. af afgangene på denne strækning vil bestå af tog med moderne vogne.

• **10.10.**

Trafikken mellem København og Helsingør vil blive styrket med indsættelsen af yderligere 6 Øresundstog. Desuden vil enkelte elektriske IR4 togsæt kunne overføres til den elektrificerede strækning mellem København og Odense.

• **10.11.**

Anskaffelsen af nye IC4 dieseltogsæt, der i henhold til pkt. 7.4. i første omgang skal anvendes til at udvide fjerntrafikken mellem Århus og Ålborg, vil efterfølgende frigive IC3 dieseltogsæt, der i første række indsættes i trafikken på strækningen mellem København og Nykøbing Falster, og efterfølgende på strækningen mellem København Kalundborg

De nye IC4 dieseltogsæt forventes leveret i perioden medio 2003 til ultimo 2005. Under forudsætning af leveringstakt vil mindst 75 pct. af afgangene på strækningen mellem København og Nykøbing Falster i løbet af første halvår 2004 bestå af moderne togsæt. Forudsætningsvis fra 1. januar 2006, når alle IC4-togsæter anskaffet, vil 100 pct. af afgangene på strækningerne mellem København og henholdsvis Nykøbing Falster og Kalundborg blive kørt af moderne materiel.

• **10.12.**

Såfremt det ikke lykkes at leje moderne vogne som forudsat i pkt. 10.9., skal der ske en ny vurdering af planerne for indsættelse af nyt materiel i den sjællandske regionaltrafik.

• **10.13.**

DSB planlægger i øvrigt en materielbenyttelse som anført i *bilag 5*."

#### 4. Infrastruktur

##### 4.1.

Efter pkt. 11.3. indsættes nyt pkt. 11.4.:

• **"11.4.**

Etableringen af et nyt togsystem København-Ringsted i forbindelse med udvidelsen af DSB's produktionsomfang i henhold til denne kontrakt forudsætter, at den fornødne infrastrukturkapacitet er til rådighed på denne strækning. Afgørelse herom træffes på et senere tidspunkt.

DSB tager i sin planlægning af produktionsudvidelsen højde for en situation, hvor et nyt togsystem København-Ringsted ikke kan etableres af kapacitetsmæssige årsager".

#### 5. Takster

##### 5.1.

Pkt. 14.5. gives følgende ordlyd:

• **"14.5.**

DSB er fra køreplansskiftet 17. juni 2001 forpligtet til at sikre, at der i alle tog udført som offentlig servicetrafik udbydes siddepladser til passagerer med standardbilletter. Ved planlægning af siddepladsudbuddet i de tog, som indeholder flere klasser, skal Standard tildeles en andel, som svarer til den forholdsmæssige andel af det samlede antal rejsende, som normalt benytter standard på de pågældende togafgange."

## 5.2.

Efter pkt. 14.5. indsættes nyt pkt. 14.5.a.:

- "14.5.a.  
Med henblik på styring af pladskapaciteten kan DSB uanset bestemmelsen i pkt. 14.5. kræve pladsbilletter af passagerer med standardbilletter. Når der kræves pladsbillet af passagerer med standardbilletter, skal DSB tilbyde alternative afgang, der kan benyttes uden pladsbillet. Pladsbillettens pris må ikke overstige kr. 30,- pr. rejse."

## 6. Rapportering

### 6.1.

I pkt. 17.3. indsættes nyt 8. punkt:

- "oplysning om andel afgang udført af moderne togsæt eller moderne vogne på de sjællandske strækninger mod henholdsvis Kalundborg, Nykøbing Falster og Helsingør."

## 7. Bilag

### 7.1.

I pkt. 21.2. indsættes efter bilag 4:

- "Bilag 5: DSB's materielanvendelse"

## 8. Ikrafttræden og ophør

### 8.1

Denne tillægskontrakt træder i kraft ved underskrivelsen og vedvarer bortset fra ophævelse, jf. pkt. 9, indtil den 31. december 2004 har samme varighed som trafikkontrakten med DSB.

## 9. Kontrakteksemplarer

### 9.1.

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

København den 26 /2 2001

|                        |                    |
|------------------------|--------------------|
| For trafikministeriet: | For DSB:           |
| Jakob Buksti           | Knud Heinesen      |
| Trafikminister         | Bestyrelsesformand |

|               |                  |
|---------------|------------------|
| Jacob Fuchs   | Henrik Hassenkam |
| Afdelingschef | Adm. Direktør    |

## Bilag 5

til kontrakt af 20. december 1999 mellem DSB og Trafikministeriet om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2000-2004 som ændret ved tillægskontrakt af 26. februar 2001 om udmøntning af materielanskaffelse i DSB i henhold til finanslovsaftalen om trafik af 26. november 1999

## DSB's materielanvendelse

Skemaet herunder viser en oversigt over DSB's materielanvendelse i henholdsvis 2003 og 2006. Oversigten er indikativ, og DSB kan således variere materielanvendelsen, ligesom materielanvendelsen kan korrigeres ved fremtidige kontrakter. I det omfang systemtogene ikke dækker behovet på strækningen, vil der kunne være afvigende materielanvendelse. Der vil eksempelvis køre MR mellem Aalborg og Hjørring i myldretiderne. Trafikministeriet kan, uanset DSB's eventuelle variationer i forhold til oversigten, lægge denne oversigt til grund ved udpegning af materiel, der i forbindelse med udbud skal stilles til rådighed for en eventuel ny operatør.

|  |  |  |
|--|--|--|
|  |  |  |
|--|--|--|

| <b>Strækning</b>                   | <b>Materiel 2003</b> | <b>Materiel 2006</b> |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Helsingør-Malmö                    | MT                   | MT                   |
| Roskilde-Østerport                 | MT, LOK              | MT                   |
| Roskilde-Kastrup                   | MT                   | MT                   |
| Østerport-Kalundborg               | LOK, MT              | MT                   |
| Østerport-Nykøbing F./Rødby/Gedser | LOK, MT              | MT                   |
| Roskilde-Køge-Næstved              | MR                   | MR                   |
| København-Odense                   | MT, LOK              | MT                   |
| Odense-Svendborg*                  | MR, NB               | MR                   |
| Odense-Sønderjylland               | MT, LOK              | MT                   |
| Odense-Esbjerg                     | MT                   | MT                   |
| Esbjerg-Tønder                     | MR                   | MR                   |
| Odense-Herning-Struer              | MT, MR               | MT                   |
| Odense-Vejle/Kolding               | MT, MR, LOK          | MR, LOK              |
| Odense-Århus                       | MT, MR, LOK          | MT                   |
| Århus-Silkeborg-Herning-Skjern     | MR                   | MR                   |
| Esbjerg-Struer                     | MR                   | MR                   |
| Århus-Grenå*                       | MR                   | MR                   |
| Århus-Viborg-Struer                | MT, MR               | MT                   |
| Struer-Thisted                     | MR, MT               | MR, MT               |
| Århus-Aalborg                      | MT, MR, LOK          | MT, MR               |
| Aalborg-Frederikshavn              | MT, MR               | MT                   |

Forkortelser:

**MT:** Moderne tog, dvs. IC3-togsæt, IR4-togsæt, Øresundstogsæt, IC4-togsæt (dieseltogsæt af ny type) eller lokomotiver med moderne vogne (lejede vogne med høj komfort)

**MR:**MR-togsæt

**LOK:**Lokomotiver med røde vogne

**NB:**Lejede nærbanetogsæt type "Desiro".

Noter:

\* I henhold til trafikkontraktens pkt. 4.3. og 4.4. forudsættes der indgået tillægskontrakter om øget nærbanedrift ved Århus og Aalborg samt kvalitetsforbedring på banestrækningen Odense-Svendborg. I forbindelse hermed forventes der etableret aftale om udskiftning af MR-tog med nye nærbanetog på strækningerne Odense-Svendborg og Århus-Grenå.