

Kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om trafik udført som offentlig service i perioden 2015-2024



0. Indledning og målsætning	5
1. Trafikydelse	7
1.1 Afgrænsning	7
1.2 Trafikydelsen	8
1.3 Trafikeringsplanen	10
1.4 Standsningsplan	11
1.5 Linjeplan	12
1.6 Supplerende togtrafik 2015 – 2018	12
1.7 Siddepladskapacitet	13
1.8 Kunderettidighed	13
1.9 Rejsetid	14
1.10 Fremtidig trafik efter 2024	15
2. Øresundstrafikken	16
2.1 Afgrænsning og forbehold	16
2.2 Takster	16
2.3 Trafik	16
2.4 Samdrift med anden trafik	18
2.5 Øvrige forhold	18
2.6 Opsigelsesmulighed	18
3. Andre ydelser	20
3.1 Kompensationsordning for togpassagerer ved forsinkelser	20
3.2 Driftsforstyrrelser	21
3.3 Trafikinformation	22
3.4 Børnegrunde	22
3.5 Cykelmedtagning	22
3.6 Handicapservice	22
3.7 Kundetilfredshed	23
4. Takster, salg og distribution	25
4.1 Takster for rejser over takstområdegrænser	25
4.2 Takster for rejser internt i et takstområde	27
4.3 Takster for rejser mellem flere togoperatører	27
4.4 Rabatter til særlige grupper	27
4.5 Øvrige forpligtelser vedr. rabatter og takster	29
4.6 Billetsalg	29
4.7 Landsdækkende distributionssystemer	29
4.8 Rejsekort	30
5. Materiel	31
5.1 DSB's rådighed over materiellet	31
5.2 Anskaffelse af rullende materiel	31
6. Stationer	33
6.1 DSB's ansvar, rettigheder og forpligtelser	33
6.2 Drift og vedligehold af stationerne	34
6.3 Modtagepligt	34
6.4 Stationsmoderniseringer	35



6.5 Investering i parkeringsfaciliteter m.v.	36
7. Generelle forpligtelser	38
7.1 Samarbejde med regioner, kommuner og trafikskaber	38
7.2 Pligt til fribefordring af bestemte persongrupper	38
7.3 Miljø	39
7.4 Trafikuafhængige aktiviteter	39
7.5 Forretningsbetingelser	39
7.6 Forpligtelser ved overdragelse af trafik	40
8. Kontraktbetaling	43
8.1 Kontraktbetalingens størrelse	43
8.2 Redegørende fordeling af aktiviteterne	43
8.3 Reguleringer som følge af ændrede materielle leverancer	45
8.4 Reguleringer som følge af offentlige afgifter	45
8.5 Reguleringer som følge af overkompensation	45
8.6 Betalingsbetingelser	46
9. Ophør af kontrakt	47
9.1 Kontraktperiodens længde	47
9.2 Evaluering af målopfyldelse	49
9.3 Opsigelse af dele af kontrakten	49
9.4 Lejeaftale for togmateriel	50
10. Afsluttende bestemmelser	51
10.1 Mangler ved DSB's ydelser	51
10.2 Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser	51
10.3 Force majeure	51
10.4 Ophævelse	52
10.5 Parternes hæftelse for underleverandører	52
10.6 Transportministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser	52
10.7 Anden misligholdelse fra Transportministeriets side	52
10.8 Force majeure for Transportministeriet	53
10.9 Fordringshavermora	53
10.10 Myndighedskrav m.v.	53
10.11 Inspektion	54
10.12 Overdragelse	54
10.13 Genforhandling	55
10.14 Afgørelse af tvister	55
10.15 Ændringer af kontrakten	55
10.16 Kontrakteksemplarer	55
10.17 Underskrift og datering	56
11. Bilag 1: Definitionsliste	57
12 Bilag 2: Trafikeringsplaner	65
13 Bilag 3: Standsningsplan	72
14 Bilag 4: Linjeplan	77
15 Bilag 5: Trafikforpligtelse for særlige tog	78



16 Bilag 6: Registreringsstationer	79
17 Bilag 7: Beregning af rejsetid	80
18 Bilag 8: Langsigtet trafikvision	93
19 Bilag 9: Krav til kunderetlighed på pendlerstrækninger	94
20 Bilag 10: Kundetilfredshed	95
21 Bilag 11: Samarbejdet med operatøren i Midt- og Vestjylland	101
22 Bilag 12: Definition af Indtægtsdækning	110
23 Bilag 13: Rapportering	111



o. Indledning og målsætning

Denne kontrakt mellem Transportministeriet og DSB omfatter udførelse af offentlig servicetrafik med tog for perioden 1. januar 2015 til 31. december 2024.

Kontrakten afspejler parternes fælles udfordring i at få enderne til at mødes i et tiår med store muligheder og risici for jernbanen. Kontrakten indeholder en udvidelse af trafikbetjeningen svarende til ca. 23 pct. flere personkilometer og ca. 25 pct. flere pladskilometer i fjern- og regionaltrafikken over perioden, men muliggør ikke væsentlige kvalitetsløft i tog og på stationer.

Der gennemføres politisk besluttede ud- og ombygninger af infrastrukturen for ca. 40 mia. kr. i de kommende ti år indeholdende nye baner, et nyt signalsystem og elektrificering. Investeringerne sigter på kortere rejsetider og forudsættes på længere sigt at medføre en historisk høj passagervækst, som samtidig ventes at forbedre DSB's driftsøkonomi. De store satsninger på at forbedre togdriftens konkurrencesituation, produktionsvilkår og dermed økonomi påbegyndes for alvor i 2018 med ibrugtagning af den nye jernbanelinje mellem København og Ringsted.

Anlægsarbejderne på den øvrige del af nettet må forventes at kunne påvirke togdriften betydeligt i de kommende ti år og indebærer betydelige risici, herunder gennem aflysninger og forsinkelser og med indtægtstab og bekostning af alternativ transport til følge. Det er risici som DSB ikke direkte kan kontrollere, og risici som DSB som offentlig ejet virksomhed i stort omfang må bære.

DSB overtager samtidig togbetjeningen af Kystbanen og Øresundsforbindelsen, som har været præget af en skrøbelig driftsøkonomi og særskilte risici, ikke mindst i forbindelse med den integrerede trafik i Skåne.

DSB forudsættes at investere et stort milliardbeløb i Fremtidens Tog, nye eltog som skal virkeliggøre visionerne bag Togfonden DK. Togene har en levetid, der rækker langt ud over denne kontrakt, og der skal således træffes særskilt beslutning om finansieringsgrundlaget.

Kontrakten fastlægger trafikydelsen og de betingelser, hvorunder den skal produceres, de maksimale takster samt den relevante afgrænsning i forhold til tredje part. For så vidt angår Øresundstrafikken, henvises til forbeholdet herom i pkt. 2.1.

I det omfang det måtte vise sig, at kontrakten ikke i 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.

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

For at kunne evaluere målopfyldelsen registreres udviklingen i to målindikatorer:

1. *Operatørrettidigheden*, som opgør hvor præcist og stabilt togene kører.
2. *Effektiviteten* for DSB's udførelse og tilrettelæggelse af produktionen på en måde, der imødekommer kundernes behov.

Hvis opfyldelsen i perioden 2015 – 2019 ikke er tilfredsstillende i henhold til disse målindikatorer, kan DSB's udførelse af trafikken opsiges. Den øvrige del af kontrakten fortsætter i alle tilfælde til og med 2024.

Kontrakten indeholder desuden et retningsgivende delmål om at sikre en løbende reduktion af rejsetiden i overensstemmelse med intentionerne bag de kommende forbedringer af baneinfrastrukturen.



1. Trafikydelse

1.1 Afgrænsning

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

Københavns Lufthavn - København - Odense - Aarhus - Aalborg
Snoghøj - Kolding - Esbjerg
Roskilde - Kalundborg
Ringsted - Nykøbing Falster
Køge - Næstved
Odense - Svendborg
Aalborg - Frederikshavn
Fredericia - Taulov
Lunderskov - Tinglev - Sønderborg
Tinglev - Padborg
Vejle - Herning - Struer
Aarhus - Grenå (indtil åbning af Aarhus letbane)
Roskilde - Køge
Nykøbing Falster - Rødby (indtil åbning af fast forbindelse over Femern Bælt)
Københavns Lufthavn - Helsingør (fra køreplansskifte december 2015)
Kastrup - Peberholm (fra køreplansskifte december 2015)
København - Køge - Ringsted (fra køreplansskifte december 2018)
Køge Nord - Køge (fra køreplansskifte december 2018)

1.1.2 Kontrakten omfatter desuden S-banestrækningerne:

København - Klampenborg
Hellerup - Hillerød
Svanemøllen - Farum
København - Høje Taastrup
Valby - Frederikssund
Dybbølsbro - Køge
Hellerup - Ny Ellebjerg

1.1.3 Kontrakten omfatter udførelse af togtrafik på udenlandsk område på strækningen:

Peberholm - Ystad.

1.1.4 DSB kan udføre togtrafik mellem Padborg og Flensborg på kontrakt med trafikøbereren i Slesvig-Holsten i tilslutning til togtrafikken i denne kontrakt.



1.1.5 Der udføres international togtrafik i samarbejde med udenlandske partnere på den danske del af strækningerne:

København - Rødby – Hamburg (indtil åbning af fast forbindelse)
Aarhus - Padborg - Hamburg

1.1.6 DSB udfører indtil udløbet af Arrivas kontrakt om togtrafikken i Midt- og Vestjylland 2018/2020 trafik på entreprenørbasis på strækningerne:

Aarhus – Langå – Struer
Struer – Thisted

1.2 Trafikydelsen

1.2.1 Den trafikydelse, som DSB skal levere defineres af 1. en 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. Ved eventuelle opståede fortolkningsspørgsmål har trafikeringsplanen forrang for standsningsplanen og denne har forrang for linjeplanen.

DSB skal herudover udføre en supplerende togtrafik i perioden frem til køreplansskiftet i december 2018, jf. afsnit 1.6.

Kun tog, som er optaget i en køreplan, og som er åbne for almindeligt offentligt brug i de relationer, som toget betjener, kan opfylde trafikforpligtelsen.

1.2.2 DSB er desuden forpligtet til at sikre tilstrækkelig siddepladskapacitet, jf. bestemmelserne i afsnit 1.7. DSB fastsætter den præcise køreplan indenfor Trafikeringsplanens rammer. Køreplanen forudsættes tilrettelagt på en måde, som minimerer tidsforbruget for flest mulige passagerer og samtidigt tilgodeser hensynet til stabil togdrift med god præcision.

1.2.3 De tog, som skal køre i henhold til trafikeringsplanen eller som DSB er forpligtet til at køre i henhold til kontrakten, får i kraft af deres status som offentlig servicetrafik fortrinsret ved tildeling af kapacitet på Banedanmarks strækninger. De præcise minuttal afstemmes som led i den normale kapacitetsansøgning til Banedanmark.

1.2.4 DSB kan indsætte ekstra tog, som ikke er anført i trafikeringsplanen i det omfang, der er plads på banenettet.

Regelmæssigt indsatte ekstra tog kan opnå status af offentlig servicetrafik, og derved få fortrinsret til ledig kapacitet, såfremt de pågældende tog køres for at aflaste togafgange, der er en del af trafikforpligtelsen. DSB kan udføre særtog såfremt det er nødvendigt for at aflaste ordinære togafgange.



Nye togafgange, som ikke udføres for at aflaste bestående togafgange, kan ind-sættes og opnå status som offentlig service med fortrinsret til ledig banekapacitet, såfremt de direkte omkostninger kan dækkes af de økonomiske nettogevinster. Det er en forudsætning at sådanne tog er åbne for almindelig offentlig brug, jf. pkt. 1.2.1.

1.2.5 For indsats af andre tog, som ikke er åbne for almindelig offentlig brug er det en forudsætning, at indtægterne ved de pågældende tog kan dække alle omkostninger ved driften inklusive en forholdsmæssig andel i de samlede omkostninger svarende til principperne for konkurrenceudsatte aktiviteter i regnskabsreglementet for DSB. Sådanne tog kan ikke opnå fortrinsret til ledig banekapacitet.

Kørsel på udenlandsk strækning forudsætter, at der opnås den nødvendige banekapacitet efter ansøgning til den pågældende infrastrukturforvalter.

1.2.6 Transportministeriet 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, der under normale omstændigheder ellers ikke ville være praktisk mulighed for at betjene i andre tidsrum end nattetimerne.

Transportministeriet kan med 7 måneders varsel forud for en køreplansperiode 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.

1.2.7 På strækninger, hvor der samtidig drives trafik efter en forhandlet og en udbudt kontrakt, fastsættes køreplanen af Transportministeriet efter samråd med operatørerne senest 8 måneder før køreplanperiodens ikrafttræden. På strækningerne Aarhus – Langå, Aarhus – Skanderborg, Esbjerg – Bramminge og Holstebro – Struer aftales køreplanen dog mellem DSB og operatøren af udbudt offentlig service trafik.

1.2.8 På strækningerne Aarhus – 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.

1.2.9 Køreplanen på strækningen mellem Hobro og Frederikshavn efter december 2016 aftales mellem DSB og operatøren af den lokale trafik.

1.2.10 Udkast til samlet køreplan for den trafik, som DSB udfører i henhold til denne kontrakt, indsendes senest 6 måneder før ikrafttræden til Transportministeriet, jf. bilag 13² med henblik på godkendelse af, at trafikforpligtelserne vil blive opfyldt. DSB redegør for ændringer i forhold til den aktuelle køreplan



samt for overholdelse af kontraktens bestemmelser, herunder de økonomiske effekter af tog der måtte blive kørt udover kontraktkravet.

Side 10/123

1.2.11 Under hensyntagen til sæsonbetinget efterspørgsel har DSB løbende ret til at ændre placeringen af en begrænset del af togkm. produktionen i køreplanen for det enkelte år i forhold til den i bilag 2 specificerede trafikbetjening. For S-tog kan DSB ændre placeringen af op til 45.000 togkm. og for fjern- og regionaltog op til 340.000 togkm.

1.3 Trafikeringsplanen

1.3.1 I kontraktperioden fra 1. januar 2015 til køreplansskiftet i december 2024 udfører DSB som minimum den trafikbetjening, som er angivet for hvert køreplansår i bilag 2 med tilhørende bestemmelser.

1.3.2 Trafikeringsplanen for 2017 er baseret på at trafikken i Nordjylland overdrages til region Nordjylland og trafikken på Grenåbanen til Aarhus Letbane i december 2016. Trafikeringsplanen for 2019 er baseret på åbning af ny bane København – Ringsted i december 2018, og for 2022 på at fast forbindelse over Femern Bælt er åbnet i december 2021. Hvis en af disse terminer svigter, er DSB forpligtet til at videreføre de respektive dele af trafikforpligtelsen fra den forgående trafikeringsplan, idet de nærmere konsekvenser aftales via en til-lægskontrakt.

1.3.3 For fastlæggelse af trafikken over Øresund gælder særlige forhold, jf. kapitel 2.

1.3.4 DSB forudsættes fra køreplansskiftet december 2016 at betjene Nordjylland med to tog pr time og retning mellem Aalborg og det øvrige Danmark. Et af disse tog skal hver tredje time forlænges til hhv. udgå fra Frederikshavn

1.3.5 Udførelse af internationale togforbindelser til og fra Tyskland er afhængige af de nødvendige aftaler mellem DSB og en udenlandsk samarbejdspartner.

Med den forudsætning skal der udføres direkte togforbindelse mellem København og Hamburg via Rødby. Togene kan på den danske del af strækningen køres som tog, der også udfylder betjeningsforpligtelse i henhold til den indendlandske plan. Denne forpligtelse udgår af kontrakten fra tidspunktet for åbning af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Ligeledes under forudsætning af, at de nødvendige aftaler indgås/fortsættes mellem DSB og den udenlandske operatør, skal der udføres direkte togforbindelse mellem Aarhus og Hamburg via Padborg.

Såfremt der ikke viser sig mulighed for et samarbejde om udførelse af internationale togforbindelser bortfalder DSB's betjeningsforpligtelse, og kontraktbe-



talingen reguleres med den økonomiske nettoeffekt heraf, så DSB stilles økonomisk uændret.

Side 11/123

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.

Transportministeriet kan med mindst 2 års varsel til ophør med udgangen af et køreplansår vælge at overlade togbetjeningen af de internationale forbindelser København – Hamburg og Aarhus – Hamburg til andre togoperatører. Transportministeriet kan samtidig vælge at betragte denne trafik som en offentlig service og i det nødvendige omfang fratage DSB banekapacitet til sådanne formål.

1.3.6 DSB sikrer direkte togforbindelse mellem København og Ystad, jf. bilag 5. Køreplanen koordineres med sejlplanen for færgeruten Ystad – Rønne.

1.3.7 DSB kan udføre trafik mellem Padborg og Flensborg på kontrakt med trafikfører i Slesvig-Holsten i forlængelse af togtrafik, som udføres i henhold til denne kontrakt. Det er en forudsætning for at opretholde en samdriftskontrakt, at DSB råder over velegnet materiel, og at DSB som minimum opnår dækning for alle marginale nettoomkostninger forbundet med kørslen over Landegrænsen.

Ændringer af trafikeringsplanen

1.3.8 Det må forudses, at de trafikale behov løbende vil ændre sig gennem kontraktperioden, hvilket kan medføre ændringer i trafikeringsplanen. Trafikeringsplanen kan derfor tages op til vurdering én gang årligt, hvilket skal ske senest 15 måneder før et ordinært køreplansskift.

Ændringer fastsættes efter opnået kanaltildeling i en tillægskontrakt, der omfatter justeringer af den præcise trafikeringsplan. 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.

1.3.9 Ved opsigelse af trafikbetjening jf. punkt 9.3, bortfalder den del af trafikeringsforpligtelserne i bilag 2, der indgår i den opsagte trafikbetjening.

1.4 Standsningsplan

1.4.1 DSB skal udføre en trafikbetjening af alle de standsningssteder, som er omfattet af standsningsplanen opgjort ved et antal afgang pr. time i de forskel-

MF



lige tidsintervaller, jf. bilag 3. Hvor antallet af afgange ikke er lige så stort, som det antal tog, der ifølge trafikeringsplanen passerer standsningsstedet, kan DSB vælge at lade flere tog standse ved standsningsstedet.

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

1.4.3 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.

1.4.4 DSB kan fremkomme med forslag til oprettelse hhv. nedlæggelse af standsningssteder. Beslutning træffes af Transportministeriet og konsekvenserne af eventuelle ændringer reguleres gennem en tillægskontrakt.

1.4.5 Ved opsigelse af trafikbetjening jf. afsnit 9.3 bortfalder den del af standsningsplanen i bilag 3, der modsvarer den opsagte trafikbetjening.

1.5 Linjeplan

1.5.1 En direkte togforbindelse mellem to destinationer er et tog, hvori passagerne kan rejse uden skift. DSB skal sikre mindst det antal direkte fjern- og regionaltog, som er angivet i bilag 4.

1.5.2 Alle S-tog skal betjene Københavns Hovedbanegård med undtagelse af S-tog, der via Ringbanen kører mellem Hellerup og Ny Ellebjerg.

1.5.3 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.

1.5.4 Ved opsigelse af trafikbetjening jf. afsnit 9.3 bortfalder den del af linjeplanen i bilag 4, der modsvarer den opsagte trafikbetjening.

1.6 Supplerende togtrafik 2015 – 2018

DSB skal som supplement til trafikydelsen i fjern- og regionaltrafikken for køreplansårene 2015 til 2018, udføre en togtrafik, som omregnet til årsplan omfatter mindst 400.000 togkm i hvert af de 4 år. DSB bestemmer selv på hvilke strækninger og tidspunkter, at togene skal indsættes i køreplanen, idet det skal dokumenteres, at togene ikke erstatter nogle af de i trafikeringsplanen forudsatte togafgange. De pågældende tog skal i øvrigt være omfattet af samme kontraktbestemmelser, som gælder for alle andre fjern- og regionaltog i kontrakten.



1.7 Siddepladskapacitet

1.7.1 DSB er i fjern- og regionaltrafikken 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 togafgange. Belægningsprocenten måles på baggrund af samtlige pladser i toget.

Belægningen beregnes kvartalsvis som forholdet mellem antallet af overbelagte tog og det samlede antal tog på de enkelte delstrækninger (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. Myldretiden fastsættes til hverdage fra klokken 07:00 til 09:00 samt hverdage fra klokken 15:00 til 18:00.

1.7.2 DSB er dog ikke forpligtet til at indsætte kapacitet ud over den materielkapacitet, som fastlægges i en tillægskontrakt om indkøbsstrategi for materielplanen, jf. pkt. 5.2.

1.7.3 DSB er i S-togstrafikken forpligtet til – så vidt det er muligt med det indkøbte togmateriel og den eksisterende infrastruktur - at indsætte en kapacitet målt i antal siddepladser, der sikrer at der kan forventes siddeplads til alle passagerer.

1.7.4 DSB er forpligtet til at sikre, at der i alle tog i henhold til denne kontrakt udbydes siddepladser til passagerer med billetter til standard, med eventuelt pladsbillettillæg, jf. pkt. 4.1.11.

1.8 Kunderettidighed

1.8.1 DSB er forpligtet til at sikre en mindste kunderettidighed for fjern- og regionaltog hhv. S-tog svarende til tabel 1.1.

Tabel 1.1 Årligt minimumskrav til kunderettidigheden

Procent	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltrafik	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7
S-tog	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4

Anm.: Kystbane- og Kastrupbanetrafikken indgår i opgørelsen af fjern- og regionaltrafik.

1.8.2 Kunderettidigheden for fjern- og regionaltrafikken defineres, som antallet af passagerer, der benytter rettidige tog i forhold til det samlede antal passagerer. Antallet af passagerer, der ville have benyttet aflyste tog, indgår som forsinkede passagerer.



Kunderettidigheden for S-banen defineres, som den andel af passagererne, der kan komme rettidigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønstre og den afviklede togtrafik.

1.8.3 Et tog er rettidigt, såfremt det i henhold til Banedanmarks RDS system med de af Banedanmark accepterede suppleringer, ankommer indenfor 2:59 minutter efter planlagt ankomst til udvalgte registreringsstationer i forhold til den aktuelt gældende publikumskøreplan. En oversigt over de udvalgte registreringsstationer findes i bilag 6. Såfremt der i forbindelse med større sporarbejder udgives en særkøreplan, vil kunderettidigheden skulle måles i forhold til denne særkøreplan. I opgørelsen indgår ikke trafik i tidsrum og på strækninger, som er omfattet af force majeure, jf. afsnit 10.3. Force majeure skal påberåbes i overensstemmelse med kontraktens pkt. 10.3.4.

1.8.4 Opgørelsen af kunderettidigheden skal, bortset fra force majeure situationer, indeholde de forsinkelser, som passagerer oplever ved aflysninger af tog, der ikke er annonceret mindst 72 timer før den planlagte afgang.

1.8.5 DSB er forpligtet til at samarbejde med Banedanmark om at forbedre punktligheden, så regularitetsfremmende initiativer koordineres bedst muligt mellem infrastrukturforvalteren og operatøren

1.8.6 Kunderettidighedsmålet reguleres ved væsentlige ændringer i planerne for udbygning af infrastrukturen i forhold til planerne på kontraktindgåelsestidspunktet, såsom ombygningsarbejder på infrastrukturen, ibrugtagningstidspunkt for ny bane København – Ringsted samt funktionaliteten af nyt signalsystem. En ændring i planerne for udbygning af infrastrukturen anses for væsentlig, hvis ændringen med sikkerhed enten kan – eller fremadrettet forventes at kunne - aflæses af Banedanmarks samlede kunderettidighed over mere end 1 måned.

1.9 Rejsetid

1.9.1 DSB er forpligtet til at arbejde for at reducere passagerernes samlede tidsforbrug. Opfyldelsen heraf registreres gennem opgørelse af hastigheden for togene, som skal vise en stigende udvikling for at reducere rejsetiden.

Den faktiske køreplanhastighed opgøres som den gennemsnitlige hastighed i årets normale køreplan for alle Fjern- og regionaltog hhv. S-tog under et opgjort på en typisk tirsdag udenfor ferieperioderne.

Tabel 1.2: Mål for gennemsnitlig årlig køreplanhastighed km/t

Km/timen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltog	82,0	82,5	78,9	80,5	80,5	82,5	83,3	84,8	87,1	87,1	87,7

14



S-tog	47,6	47,6	48,0	48,0	47,9	47,9	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7
-------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Side 15/123

Ændringer afspejler effekten af ændret kørsel – såsom integrationen af Øresundstrafikken fra 2016 – ny infrastruktur - som ny bane København – Ringsted - samt nye stationer f. eks. ved Hillerød syd på S-banen i 2020.

1.9.2 Målet er opfyldt, hvis den faktiske køreplanhastighed i et givent år er højere eller lig med målet for den gennemsnitlige køreplanhastighed jf. tabel 1.2.

1.9.3 Hastighedsmålet tager udgangspunkt i besluttede planer for infrastrukturen på kontraktindgåelsestidspunktet jf. bilag 7, samt kravene til sammensætningen af trafikydelsen herunder standsningsplanen. Ved ændringer af planlagte ibrugtagelsestidspunkter for infrastrukturprojekterne eller hvis hastigheden på infrastrukturen ikke øges som forudsat, reguleres hastighedsmålet tilsvarende.

1.10 Fremtidig trafik efter 2024

1.10.1 DSB forpligtes til at basere den langsigtede trafikplanlægning for perioden efter 2024 på at kunne realisere de politiske mål bag planlagte forbedringer af infrastrukturen på hovedbanenettet København-Aalborg/Esbjerg. Det gælder især materielplanlægningen, som på baggrund af de givne infrastrukturforudsætninger skal kunne sikre en rimelig robust realisering af de hurtigste rejsetider mellem København og Odense, Odense og Aarhus, Aarhus og Aalborg samt Odense og Esbjerg efter de mål som er lagt til grund for aftalen om Togfonden af 14. januar 2014.

1.10.2 DSB's langsigtede planer baserer sig på en forudsætning om det i bilag 8 beskrevne trafikomfang på de enkelte strækninger for 2025.



2. Øresundstrafikken

2.1 Afgrænsning og forbehold

2.1.1 I overensstemmelse med PSO-forordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007) offentliggjorde Transportministeriet den 1. november 2014 en meddelelse i EU-Tidende om, at Transportministeriet agtede at lade strækningerne, der ovenfor under pkt. 1 benævnes Københavns Lufthavn – Helsingør og Kastrup – Peberholm være omfattet af denne kontrakt. Det følger af PSO-forordningen, at indgåelse af en endelig aftale mellem Transportministeriet og DSB ikke må indgås før tidligst ét år fra offentliggørelsestidspunktet af meddelelsen i EU-Tidende. Idet denne tid endnu ikke er forløbet, og idet der således kan indkomme indsigelser og tilbud i anledning af offentliggørelsen af meddelelsen, tager Transportministeriet forbehold for, at behandlingen af eventuelle indsigelser og tilbud kan føre til, at de pågældende strækninger ikke bliver omfattet af nærværende kontrakt.

Under forudsætning af, at behandlingen af eventuelle indsigelser og tilbud ikke giver grundlag for andet udfald, udfører DSB fra køreplansskiftet december 2015 betjeningen på den danske del af Øresundsbanen samt Kystbanen som forhandlet offentlig service trafik. Togtrafikken på Kystbanen mellem Østerport og Helsingør indgår herefter i den almindelige DSB kontrakt på lige og fulde vilkår med al anden togtrafik i Danmark.

2.1.2 Togtrafikken på Øresundsbanen, som omfatter togene mellem Østerport og den dansk – svenske landegrænse, samt de lokale tog mellem Østerport/Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn, benævnes "Øresundstrafikken". I det omfang ikke andet er nævnt i dette afsnit gælder kontraktens almindelige bestemmelser også for Øresundstrafikken.

2.2 Takster

2.2.1 Taksterne for rejser over Øresund fastlægges af Transportministeriet i samarbejde med den svenske trafikfører. For anvendelse af Øresundstrafikkens tog internt i Danmark gælder de normale regler for brug af DSB's tog i Hovedstadsområdet.

2.2.2 Passagerindtægterne tilfalder DSB, som er ansvarlig for afregning af billetindtægter i forhold til den svenske trafikfører samt internt i Hovedstadsområdet.

2.3 Trafik

2.3.1 Trafikforpligtelsen i Øresundstrafikken fastlægges af Transportministeriet i samarbejde med den svenske trafikfører. Den i bilag 2 anførte Øresundstrafik for strækningerne København – Lufthavnen samt Lufthavnen – Lande-



grænsen, er således kun retningsgivende ved kontraktens indgåelse. Ændringer i trafikomfanget meddeles DSB 12 måneder før ændringen skal gennemføres. DSB modtager ikke dækning for yderligere driftsomkostninger såfremt kørselsomfanget udvides.

2.3.2 DSB er forpligtet til at orientere sig om særlige begivenheder (fodboldkampe, koncerter el.lign.) og til i den forbindelse at indsætte de nødvendige ekstra togafgange/opformeringer ud over den gældende normalkøreplan samt øvrige nødvendige foranstaltninger. Når DSB har taget beslutning om indsættelse af sådanne ekstra togafgange eller opformeringer, skal DSB straks orientere den svenske operatør og Transportministeriet herom. Transportministeriet kan på vegne af den svenske trafikkøber meddele DSB ændringer i trafikomfanget i forbindelse med særlige begivenheder med 8 ugers varsel før ændringen skal gennemføres. DSB modtager ikke dækning for driftsomkostninger i forbindelse med udvidelse af kørselsomfanget ved særlige begivenheder.

2.3.3 DSB skal inden for rammerne af det materiel, som DSB har til rådighed indsætte tilstrækkelig materielkapacitet i trafikken over Øresund. På alle afgangne fremført med tog af typen ET, hvor der forventes mindre end 200 passagerer, skal der indsættes en kapacitet, som sikrer en gennemsnitlig belægning på højst 84 pct. På afgangne, hvor der forventes mellem 200 og 420 passagerer skal der indsættes en kapacitet, som sikrer en belægning på højst 89 pct. På øvrige afgangne skal kapaciteten række til at sikre en belægning på højst 91 pct. Der vil kun blive indsat ekstra materiel, i det omfang en øget efterspørgsel tilsiger dette.

2.3.4 Forventningerne tager udgangspunkt i en prognose for Øresundstrafikken som opstilles og revideres i et samarbejde mellem Transportministeriet og den svenske trafikkøber. Med henblik på opgørelse af kapacitetsbehovet på de enkelte afgangstidspunkter forpligtes DSB til sammen med den svenske operatør og Skånetrafikken at gennemføre passagertællinger i togene mellem Københavns Hovedbanegård og Lufthavnen, mellem Lufthavnen og Hyllie samt mellem Hyllie og Malmø C. DSB meddeler hver måned den svenske operatør det således registrerede antal passagerer sammen med det i hvert tog indsatte antal siddepladser.

2.3.5 Inden overtagelse af trafikken i december 2015 skal DSB efter en mellem parterne aftalt ombygningsplan påbegynde modernisering af de 24 først indkøbte Øresundstogsæt (litra ET), som koordineres med den modernisering Skånetrafikken gennemfører for de ældste svenske Øresundstogsæt. Moderniseringen skal omfatte udvendig vognkasse, gulv, sæder og borde, indvendige vægge og tag samt belysning. DSB kan efter eget skøn supplere med andre tiltag, der er mulige inden for puljeprincippet. Senest når de 10 sidst indkøbte Øresundstogsæt opnår samme alder som de første 24 togsæt, moderniseres disse tog i overensstemmelse med ovenstående.



2.3.6 Materielallokeringen til trafikken foretages i samarbejde mellem DSB og den operatør, som udfører trafikken mellem Landegrænsen og Malmø på kontrakt med den svenske trafikkøber. Transportministeriet kan dog efter samråd med den svenske trafikkøber – under inddragelse af DSB - pålægge DSB at indsætte en anden type materiel i Øresundstrafikken i det omfang, DSB har rådighed over sådan materiel, og der kan anvises praktisk mulighed herfor. Der vil blive fastlagt særskilte maksimale belægningskrav for sådan typer tog.

2.4 Samdrift med anden trafik

2.4.1 DSB er forpligtet til at indtræde i den samarbejdsaftale, som gælder på tidspunktet for overtagelse af Øresundstrafikken med den operatør, som udfører trafikken mellem Landegrænsen og Malmø på kontrakt med den svenske trafikkøber.

2.4.2 Øresundstrafikken kan drives i fysisk sammenhæng med anden forhandlet DSB trafik, herunder togtrafikken på Kystbanen. Der føres dog særskilt regnskab med Øresundstrafikken jf. tabel 8.2. I det omfang Øresundstrafikkens tog fortsætter til og fra danske stationer uden for strækningen Østerport – Landegrænsen, godskrives Øresundstrafikken kalkulatorisk for bruttoomkostningerne ved denne kørsel.

2.4.3 I det omfang efterspørgslen gør det nødvendigt, er DSB forpligtet til at lade Øresundstrafikken få fortrinsret til anvendelse af DSB's Øresundstogsæt, dog med undtagelse af ét togsæt til brug for trafikken mellem København og Ystad.

2.5 Øvrige forhold

2.5.1 I tilfælde af forsinkelser er DSB forpligtet til at yde kompensation på strækningerne København H-Københavns Lufthavn og København H- Malmø for rejsende, der har købt kort eller billetter i Danmark. Kompensationen og regler for tildeling på disse strækninger er de samme som DSB Basis Rejsetidsgaranti og DSB Pendler Rejsetidsgaranti.

2.5.2 Rejsende, som ikke har dansk CPR-nummer, men har købt pendlerkort til rejser over Øresund i Danmark, kompenseres med en gratis rejse over Øresund ved forsinkelser på mere end 30 minutter.

2.6 Opsigelsesmulighed

2.6.1 DSB's varetagelse af Øresundstrafikken mellem Østerport og Landegrænsen kan til enhver tid opsiges med to års varsel, uanset hvordan DSB opfylder bestemmelserne i den samlede kontrakt jf. afsnit 9.2.



2.6.2 DSB er i tilfælde af opsigelse forpligtet til at forberede en køreplan, som senest på opsigelsestidspunktet, ikke indeholder nogen gennemkørende tog mellem den fortsættende forhandlede DSB trafik og Øresundstrafikken.

2.6.3 Ved opsigelse jf. pkt. 2.6 stilles alle de Øresundstog, DSB råder over og som er nødvendig for at imødekomme efterspørgslen i Øresundstrafikken inkl. de nødvendige reserver, til rådighed for en ny operatør inden for rammerne af afsnit 7.6. DSB's kontraktbetaling reguleres med den økonomiske nettoeffekt af udskæringen af Øresundstrafikken, jf. det særskilt opgjorte regnskab, således at DSB's tilbageværende forhandlede aktiviteter stilles økonomisk neutralt

2.7 Samarbejde med Skånetrafiken m.v.

2.7.1 På tidspunktet for DSB's overtagelse af Øresundstrafikken indtræder DSB i Transportministeriets (tidligere Trafikstyrelsens) aftaler med Skånetrafiken, SJ, Scandlines og DFDS. Transportministeriet udtræder samtidig som part i disse aftaler. Den nærmere udmøntning af DSB's indtræden og Transportministeriets udtræden af disse aftaler reguleres i en tillægskontrakt.

2.7.2 DSB er forpligtet til at tilrettelægge Øresundstrafikken, sådan at det politiske mål om, at Kystbanen i fremtiden drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik, gennemføres effektivt og med fornøden hurtighed. Som en konsekvens af dette er det forventningen, at trafikken på Kystbanen derved på sigt adskilles fra Øresundstrafikken. På det foreliggende grundlag er det forventeligt, at indfasningen af en politisk aftale som beskrevet ovenfor vil kunne ske gradvist i takt med, at banestrækninger på Sjælland elektrificeres, og infrastrukturen viser sig tilstrækkelig robust m.v.

2.7.3 DSB skal tilse og arbejde for, at eventuelle beslutninger om en adskillelse af trafikken gennemføres med fornøden hurtighed. DSB skal i den forbindelse samarbejde med Banedanmark og de svenske parter og derved bidrage til en effektiv og hurtig gennemførelse af eventuelle beslutninger om at adskille togtrafikken.



3. Andre ydelser

3.1 Kompensationsordning for togpassagerer ved forsinkelser

3.1.1 I tilfælde af forsinkelser er DSB forpligtet til at yde en kompensation til togpassagererne. DSB skal tilbyde en kompensationsordning til rejsende uanset billettype bortset fra pendlere samt en kompensationsordning for alle pendlere.

Kompensation uanset billettype undtagen pendlere

3.1.2 DSB er forpligtet til at yde kompensation til passagerer, som rejser med DSB's fjern- eller regionaltog uanset billettype – dog med undtagelse af pendlere, der som minimum skal svare til:

- 25 pct. af rejsens pris ved mere end 1/2 times forsinkelse,
- 50 pct. af rejsens pris ved mere end 1 times forsinkelse,
- 75 pct. af rejsens pris ved mere end 1 1/2 times forsinkelse og
- 100 pct. af rejsens pris ved over 2 timers forsinkelse.

3.1.3 Udbetalingen af kompensation er uafhængig af, om DSB, Banedanmark eller eksterne forhold er årsag til forsinkelsen, herunder om forsinkelsen skyldes force majeure, jf. gældende EU-praksis.

3.1.4 Beregnede kompensationer under 25 kr. udbetales ikke.

3.1.5 Kompensationer skal som minimum udstedes som et tilgodebevis til en rejse med DSB.

Kompensation til pendlere

3.1.6 DSB er endvidere forpligtet til at udbetale kontant kompensation til rejsende med periodekort/pendlerkort eller årskort, som har tilmeldt sig en given pendlerstrækning, såfremt DSB i en kalendermåned ikke lever op til minimumskravet til kunderettidigheden på den tilmeldte strækning i den periode, kortet gælder. Pendlerrejsetidsgarantien omfatter også rejsende med DSB S-tog, som har tilmeldt sig en given strækning. Der udbetales dog ikke kompensation til pendlere i S-togene, der alene rejser i zone 1 og/eller 2 i Hovedstadsområdet.

3.1.7 Bilag 9 viser de togstrækninger, man som pendler kan tilmelde sig, samt hvilke minimumskrav til passagerrettidighed, der gælder for kørslen på strækningerne. Minimumskravene til passagerrettidighed på pendlerstrækninger, jf. bilag 9, reguleres, såfremt kunderettidighedsmålene ændres i overensstemmelse med afsnit 1.4.

3.1.8 Målemetoden for kunderettidighed ændres med indgåelsen af denne kontrakt, og på kontraktindgåelsestidspunktet foreligger der således ikke et faktur-



elt baseret erfaringsgrundlag for at foretage opdelingen på pendlerstrækninger. Derfor skal der senest 2 år efter kontraktens indgåelse foretages en evaluering af målene for kunderettedighed og eventuelt en justering heraf for en eller flere pendlerstrækninger. Samlet set er det en forudsætning, at kunderettedigheden på pendlerstrækninger modsvarer målene for den overordnede kunderettedighed. DSB forestår evalueringen og udarbejder et eventuelt forslag til justering, som fremsendes til godkendelse i Transportministeriet.

3.1.9 Kompensationen fastlægges med udgangspunkt i togenes kunderettedighed, jf. afsnit 1.4 Størrelsen af den kompensation, der skal udbetales til pendlere i fjern- og regionaltog og S-tog, fremgår af nedenstående tabel:

Passagerrettedighed	Kompensation
Minimumsniveauet - (Minimumsniveauet – 1 pct.)	1 pct. af pendlerkortets pris
(Minimumsniveauet – 1,01 pct.) - (Minimumsniveauet – 2 pct.)	2 pct. af pendlerkortets pris
(Minimumsniveauet – 2,01 pct.) - (Minimumsniveauet – 3 pct.)	3 pct. af pendlerkortets pris
osv.	osv.

3.1.10 Hvis DSB ikke har overholdt minimumskravet for den tilmeldte pendlerstrækning, vil DSB som minimum skulle udbetale 25 kr. pr. periodekort/pendlerkort uanset pendlerkortets pris for rejser med fjern- og regionaltog og minimum 15 kr. pr. periodekort/pendlerkort uanset pendlerkortets pris for rejser med S-tog. Kompensationen udbetales løbende.

3.1.11 DSB skal også tilbyde en kompensationsordning for pendlere på rejsekort. Den konkrete udmøntning skal aftales med Transportministeriet. Ordningen skal udlægge de nuværende bestemmelser for pendlere neutralt samt bestå af et system, som automatisk kan udbetale en månedlig kompensation svarende til den der i dag udbetales i pendlerrejsetidsgarantien. Kompensationsordningen træder i kraft med virkning fra 1. januar 2016.

Planlagte ændringer

3.1.12 Ved planlagte ændringer, som er annonceret af DSB minimum 24 timer i forvejen, ydes kompensation i forhold til de annoncerede nye rejsetider.

3.2 Driftsforstyrrelser

3.2.1 DSB skal bestræbe sig på at afbøde virkningerne for passagererne i alle tilfælde af forsinkelser og aflysninger af tog uanset årsag, herunder sikre fyldestgørende information til passagererne. Med fyldestgørende information menes som minimum sikring af opdaterede togtider ved annoncering på berørte stationer og DSB's hjemmeside samt et eller flere digitale medier såsom mobiltelefon app efter DSB's valg.



3.2.2 Planlagte aflysninger og forsinkelser af tog bl.a. som følge af vedligeholdelse af infrastrukturen skal på tilsvarende vis varsles senest 72 timer før afgang. Det forudsættes, at DSB er blevet rettidigt informeret herom af Banedanmark eller ved grænseoverskridende trafik den tilsvarende udenlandske myndighed.

3.2.3 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.

3.3 Trafikinformation

3.3.1 Omfanget af information før og under rejsen bestemmes af DSB efter kundemængde og teknologisk udvikling.

3.3.2 DSB skal både før og under rejsen informere passagererne om den trafik, der gennemføres i medfør af denne kontrakt i overensstemmelse med gældende lovgivning, herunder EU-regulering.

3.4 Børnegade

DSB er forpligtet til at tilbyde en børnegadeordning på fredage og søndage på strækningerne mellem København og Aalborg samt mellem København og Esbjerg. Prisen på en børnegadebillet må maksimalt være den til enhver tid gældende takst på børnebilletter + 50 pct.

3.5 Cykelmedtagning

Det skal være muligt for passagerer at medtage cykler i alle indenlandske tog. DSB kan opkræve betaling, herunder pladsreservation herfor.

3.6 Handicapservice

3.6.1 DSB er – udover almindelig gældende lovgivning, herunder EU-regulering - forpligtet til at yde en handicapassistance, som indebærer at en kunde, der har behov for assistance, skal bestille rejsen senest 12 timer før afrejse. Varslet på 12 timer indføres gradvist, således at varslingsperioden nedsættes fra 48 timer til 24 timer efter sommerferien 2015 og yderligere reduceres til 12 timer, når



DSB vurderer, at dette er praktisk muligt. Ligeledes er DSB forpligtet til at sikre døgnbemanning af kundecentret for at kunne yde denne handicapassistance.

Side 23/123

3.6.2 På Kystbanen er DSB forpligtet til at yde en handicapassistance, som indebærer at en kunde, der har behov for assistancen, kan bestille rejsen senest 2 timer før afrejse for så vidt angår afgang, som betjenes af handicapegnet materiel, dvs. med lavgulv.

3.6.3 DSB er også forpligtet til at samarbejde med trafikselskaberne om udveksling af dør-til-dør kunder mellem tog og til/fra transport. En dør-til-dør rejse omfatter transport fra bopæl til udvekslingsstation i det trafikselskabs geografiske område, hvor den visiterede har bopæl, rejse med DSB og herefter transport fra udvekslingsstation til besøgssted i det trafikselskabs geografiske område, den visiterede skal besøge.

3.6.4 For de kunder, der er visiteret til trafikselskabernes individuelle handicapkørselsordning, gælder følgende i forbindelse med bestilling og håndtering af en dør-til-dør-rejse:

- a) Kunden (den visiterede) bestiller dør-til-dør rejsen senest 72 timer før afrejse via eget trafikselskab, der står som rejsearrangør.
- b) For rejserne gælder det, at de påbegyndes hhv. afsluttes inden for perioden 06.00-24.00.

3.6.5 DSB er forpligtet til at opretholde det antal udvekslingsstationer, som tilbydes ved kontraktens start. I takt med at flere stationer får elevatorfaciliteter, skal DSB arbejde for, at der sker en udvidelse af antallet af udvekslingsstationer.

3.7 Kundetilfredshed

3.7.1 DSB skal sikre, at kundetilfredsheden som minimum opretholdes på niveauet 7,5 som et vægtet gennemsnit i henhold til den målemetode og evalueringsskala, som svarer til den ved udgangen af DSB kontrakten for perioden 2005-2014 gældende og som er beskrevet i bilag 10.

3.7.2 Forbrugerrådet Tænk forbereder som en del af Passagerpuls standardiserede kundetilfredhedsmålinger for alle operatører og trafikselskaber i Danmark. Disse standardmålinger vil – når Passagerpuls er implementeret – erstatte DSB's egne målinger som grundlag for vurderingen af målopfyldelsen. Når grundlaget for de nye målinger i regi af Passagerpuls er blevet fastlagt, indgås en tillægskontrakt herom som erstatning for de nuværende bilag om kundetilfredshed. DSB skal sikre en transparent overgang fra det nuværende mål for kundetilfredshed til Passagerpuls.



Side 24/123



4. Takster, salg og distribution

4.1 Takster for rejser over takstområdegrænser

4.1.1 For rejser over takstområdegrænser fastsættes taksterne af DSB.

4.1.2 DSB er forpligtet til at have et takstsystem for prisen på rejser mellem lokale takstområder.

Takststigninger

4.1.3 De af DSB fastsatte takster reguleres i gennemsnit svarende til omkostningsudviklingen for kollektiv trafik, som opgøres af Trafikstyrelsen i det omkostningsbaserede indeks for kollektiv trafik, jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.

4.1.4 DSB regulerer sine takster i henhold til takststigningsloftet én gang årligt på et tidspunkt, der afstemmes med tidspunktet for takstændringer hos andre operatører af statslig togtrafik samt i de lokale trafikelskaber.

4.1.5 DSB kan definere særlige priskategorier, der løbende kan reguleres hen over året og ikke medtages i beregningen af den gennemsnitlige takst, jf. bekendtgørelse 251 § 4, stk. 2 af 22. marts 2010.

4.1.6 Politisk besluttede takstnedsættelser, hvortil DSB modtager fuld kompensation fra 3. part, kan ikke medregnes som takstreduktion, der kan benyttes til at øge taksterne på andre produkter.

4.1.7 DSB skal over for Transportministeriet ved Trafikstyrelsen kunne dokumentere, at den gennemsnitlige stigning i DSB's takster er i overensstemmelse med bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010. Dokumentationen skal være Trafikstyrelsen i hænde 4 måneder før de ændrede takster påtænkes at træde i kraft. Senest 3 måneder før en given takstændring skal Trafikstyrelsen meddele DSB om takststigningen overholder takststigningsloftet. Overholder takstforslaget ikke bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010, skal et eventuelt nyt forslag til takster fremsendes til Trafikstyrelsen senest 10 dage efter.

Efter modtagelse af det reviderede takstforslag og senest 2 måneder før takststigningen skal Trafikstyrelsen meddele DSB om det reviderede forslag til takststigning overholder takststigningsloftet i henhold til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010. Overstiger takststigningen i det nye forslag takststigningsloftet i henhold til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010, eller kan der ikke opnås enighed mellem operatørerne af statslig offentlig servicetrafik, justeres alle DSB's takster med den af Trafikstyrelsen udmeldte stigning i det omkostningsbaserede indeks i henholdt til bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.



4.1.8 I tilfælde af en negativ udvikling i omkostningsindekset (jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010) er DSB forpligtet til ikke at hæve sine takster. Den ikke udmøntede takstreduktion modregnes i de efterfølgende år, jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.

Ændringer i prisstruktur og salgssystemer

4.1.9 Væsentlige ændringer af den samlede prisstruktur – herunder hvis der tilføjes eller fjernes zoner - forudsætter godkendelse af Transportministeriet.

4.1.10 Væsentlige ændringer i salgssystem samt væsentlige ændringer i prisstrukturen skal varsles i god tid til Transportministeriet og mindst 21 måneder forud for, at ændringen træder i kraft.

Pladsbilletter

4.1.11 Med henblik på styring af pladskapaciteten kan DSB uanset bestemmelsen i pkt. 4.1.3 kræve pladsbilletter af passagerer. Når der kræves pladsbillet, skal DSB tilbyde alternative afgang, der kan benyttes uden pladsbillet.

Medtagning af børn under 12 år

4.1.12 En voksen skal gratis kunne medtage op til to børn i alderen op til det fyldte 12. år. Et betalende barn (under 16 år) skal gratis kunne medtage ét barn under 12 år. Uledsagede børn er ikke omfattet af ordningen. Børn mellem 12-15 år skal betale børnetakst ligesom det er tilfældet med børn under 12 år, der rejser uledsaget.

Befordring af værnepligtige og skolerejser

4.1.13 Befordring af værnepligtige samt skolerejser aftales mellem DSB og de relevante ministerier.

Bornholm

4.1.14 Passagererne skal kunne købe en gennemgående billet mellem Rønne og det øvrige Danmark. I tilfælde af ophør af DSB's togbetjening af Ystad forudsættes forpligtelsen opretholdt via udstedelse af gennemgående billetter, der gælder for tog over Øresund i kombination med omstigning til svenske tog mellem Malmö og Ystad.

4.1.15 DSB påtager sig salg af den pågældende billettype og afregning for indkøb af transporten gennem Sverige herunder fordeling og udmøntning af generelle tilskudsordninger til særlige billettyper, der også er gældende for denne rejserelation. DSB's ansvar for den del af transporten, som ikke udføres af DSB, begrænser sig til hvad der i almindelighed gælder for en billetudsteder.



4.2 Takster for rejser internt i et takstområde

4.2.1 For rejser internt i et takstområde, herunder i Hovedstadsområdet, fastsættes taksterne i henhold til Lov om trafikkselskaber.

4.2.2 DSB er forpligtet til at indgå i et takstsamarbejde med trafikkselskaberne om fastsættelse af takster internt i et takstområde. DSB kan ikke uden forudgående aftale med Transportministeriet tage skridt til at træde ud af takstsamarbejdet med et trafikkselskab. DSB kan rådgive Transportministeriet om eventuel udtræden af samarbejdet forud for de terminer, der gælder for opsigelse af samarbejdet.

4.3 Takster for rejser mellem flere togoperatører

4.3.1 For rejser over takstområdegrenser mellem stationer betjent af DSB i henhold til denne kontrakt og stationer på udbudte strækninger fastsættes taksterne i fællesskab af DSB og operatøren af den udbudte trafik i overensstemmelse med bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.

4.3.2 Indenlandske rejser mellem to stationer på statens banenet, hvoraf kun en del af rejsen betjenes af DSB i henhold til denne kontrakt, benævnes kombirejser. Fastsættelse af taksten for kombirejser, hvor taksterne ikke fastsættes af trafikkselskaberne, aftales mellem DSB og den/de øvrige operatør(er) i fællesskab.

4.3.3 Indtægterne for de kombinerede rejser fordeles mellem de forskellige operatører i henhold til afstanden målt i banekilometer og et aftalt delepoint mellem operatørerne. I kontrakten for driften af den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland fremgår delingen af indtægtsprovenuet mellem stationer i den forhandlede DSB kontrakt og stationer i den udbudte kontrakt i Midt- og Vestjylland, jf. beskrivelsen i denne kontrakts bilag 11.

4.4 Rabatter til særlige grupper

4.4.1 Der ydes et statstilskud til en særlig rabat til udvalgte passagergrupper. DSB administrerer fordelingen af tilskuddet mellem DSB og andre operatører af offentlig servicetrafik på det statslige banenet.

4.4.2 I medfør heraf er DSB forpligtet til at give en særlig rabat til følgende grupper for rejser, der sker inden for DSB's takstkompetence:

- Folkepensionister og førtidspensionister
- Unge mellem 16-25 år (inkl.) samt studerende over 25 år som modtager SU
- Personer med handicap



DSB skal som minimum yde følgende rabatter:

Side 28/123

Folkepensionister og førtidspensionister

4.4.3 DSB skal på indenlandske rejser yde rabat til personer, der er fyldt 65 år samt førtidspensionister med et gyldigt DSB legitimationskort. Fra og med 1. juli 2022 hæves folkepensionsalderen til 67 år og DSB skal derfor fra denne dato hæve aldersgrænsen for rabat til folkepensionister til 67 år.

4.4.4 For rabatberettigede pensionister, der ikke benytter rejsekort, skal rabatten udgøre min 25 pct af prisen for en almindelig enkeltbillet. For indehavere af Rejsekort Pensionist skal rabatten udgøre min 25 pct af prisen for 1. rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0).

Ungdomsrabat

4.4.5 DSB skal på indenlandske rejser yde en rabat til alle unge mellem 16 år og 25 år (inkl.) samt til studerende over 25 år, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse. Rabatten er betinget af køb af et årsabonnement. Et årsabonnement må koste op til 252,50 kr. (2015 PL). For rabatberettigede unge og studerende, der ikke benytter rejsekort, skal rabatten udgøre min 25 pct af prisen for en almindelig enkeltbillet. For indehavere af Rejsekort Ung skal rabatten udgøre min 25 pct. af prisen for 1. rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0).

Personer med handicap

4.4.6 DSB skal yde rabat og handicapassistance til personer, der via kommunerne er visiteret til trafikselskabernes handicapkørselsordning,

4.4.7 DSB skal ligeledes yde rabat og handicapassistance til personer med reduceret mobilitet, der er visiteret til DSB's ledsagerordning gennem Invalideorganisationernes Brugerservice, Dansk Blindesamfund eller Synscenter Refnæs. Disse personer skal kunne rejse med en ledsager til én billets pris eller rejse alene til 1/2 billetpris i forhold til prisen for en almindelig enkeltbillet eller prisen for 1. rejse på et rejsekort voksen personligt (rabattrin 0) på indenlandske rejser.

Udmøntning af tilskud

4.4.8 DSB skal årligt over for Transportministeriet redegøre for udmøntningen af det statslige tilskud til særlige rabatter for udvalgte grupper.

4.4.9 I tilfælde af at DSB ønsker at ændre på principperne for udmøntningen af tilskuddet, herunder ændre på rabatsatserne på baggrund af ændringer i DSB's

MR



eventuelle kommercielle rabatter, som tillæg til de særlige tilskud, skal ændringerne annonceres til Transportministeriet i god tid, og mindst 6 måneder inden ændringerne træder i kraft. Transportministeriet skal give DSB en skriftlig tilkendegivelse om, hvorvidt ændringerne i den ikke-kommercielle rabat kan godkendes senest 3 måneder før, ændringerne træder i kraft. I tilfælde, hvor ændringen ønskes i forbindelse med den årlige takstændring følges samme frister som for godkendelse af takstændringer.

4.5 Øvrige forpligtelser vedr. rabatter og takster

4.5.1 DSB kan til enhver tid yde rabatter med udgangspunkt i kommercielle betragtninger.

4.5.2 DSB er mod kompensation af den økonomiske nettoeffekt forpligtet til at imødekomme alle ønsker om ændringer af taksterne eller takstsystemets indretning som fremsættes af Transportministeriet.

4.6 Billetsalg

4.6.1 Det skal på alle stationer være muligt at købe adgang til at benytte toget, f.eks. via automatsalg eller personlig betjening efter DSB's vurdering. Det skal altid være muligt at købe rejsehjemmel til hver enkelt rejse via internettet eller andre kanaler afstemt efter passagerernes behov og den teknologiske udvikling.

4.6.1 DSB er berettiget til at pålægge billetprisen omkostningsdækkende gebyrer svarende til meromkostningerne ved personlig betjening set i forhold til køb af rejsehjemmel via internettet eller andre selvbetjenings kanaler.

4.7 Landsdækkende distributionssystemer

4.7.1 DSB varetager udvikling, drift og vedligeholdelse af en administrativ systemplatform, som giver mulighed for at yde aktuel information om priser og pladser i DSB's togsystemer, at passagererne kan købe en rejse mellem to takstområder herunder reservere plads i de tog hvor der er mulighed for det samt for at registrere og sikre afregning af indtægter for rejser mellem to takstområder herunder opsamle statistik for solgte rejser. DSB sørger for grænsefladen til rejsekortet.

4.7.2 Den administrative systemplatform skal være tilgængelig for alle operatører, trafikselskaber og andre aktører, der fremsætter ønske herom, og som i øvrigt er villig til at indrette sig efter specifikationerne i systemet. Anvendelse af systemet betales på provisionsbasis ud fra en forholdsmæssig dækning af systemets omkostninger samt brugernes dækning af omkostninger til udstyr, der måtte blive anskaffet via DSB, tillagt en rimelig fortjeneste, jf. Regnskabsreglementets §7.



4.7.3 Såfremt det under Kontraktperioden ikke længere viser sig nødvendigt eller hensigtsmæssigt, at DSB skal opretholde den landsdækkende administrative systemplatform, er parterne forpligtet til at genforhandle denne klausul.

Side 30/123

4.8 Rejekort

4.8.1 DSB er forpligtet til at indgå i selskabet Rejekort A/S som ejer og skal så vidt, det er muligt, i henhold til DSB's til enhver tid gældende ejerskabs- og kontrolbeføjelser opfylde følgende:

- a) DSB skal sikre, at alle jernbaneoperatører har lige vilkår i forhold til at kunne udnytte rejsekortet som billetmedie.
- b) DSB skal til enhver tid acceptere rejsekortet som gyldig rejsehjemmel i alle tog, som udføres som offentlig service.
- c) DSB skal i forbindelse med eventuelle ændringer i priser og prisstrukturer på rejsekort kommunikere ændringer i rette tid og omfang overfor kunderne, og tilstræbe høj grad af gennemsigtighed.
- d) DSB skal sikre, at rejsekortet kan anvendes til at generere tog- og strækningsbelastningstal, herunder at der kan fordeles aflæsninger af rejsekortet på konkrete togafgange med udgangspunkt i de registreringer, der foretages i togene.
- e) DSB skal på anmodning give Transportministeriet adgang til alle DSB's egne rejsedata, som er genereret ved brug af rejsekortet.
- f) DSB skal løbende orientere Transportministeriet om rejsekortprojektets fremdrift og hver gang Rejekort A/S træffer væsentlige beslutninger om DSB's rapporteringsforpligtelser.



5. Materiel

5.1 DSB's rådighed over materiellet

5.1.1 DSB disponerer frit over anvendelsen af det af DSB ejede rullende materiel og af DSB lejede rullende materiel under hensyntagen til overholdelsen af den i afsnit 1.2 specificerede trafikydelse og de i afsnit 1.3 specificerede krav til siddepladskapacitet.

5.1.2 Parterne er endvidere enige om, at mulighederne for at indgå tilrådhedsstillelsesaftaler eller lignende, som nærmere fastsætter hhv. DSB's og Transportministeriets forpligtelser i forhold til DSB's anvendelse af materiellet, skal undersøges nærmere. Der skal senest 1 år efter kontraktindgåelsen foreligge et beslutningsgrundlag herfor, udarbejdet i fællesskab mellem DSB og Transportministeriet. Indtil tilrådhedsstillelsesaftaler eller lignende måtte være indgået, reguleres anskaffelse af rullende materiel samt håndtering af materiel i forbindelse med helt eller delvist ophør af kontrakten i overensstemmelse med kontraktens afsnit 5.2 og 9.3.

Øresundstogsæt

5.1.3 I forbindelse med DSB's overtagelse af Øresundstogtrafikken tilbageleveres samtlige de Øresundstogsæt, som tidligere har været stillet til rådighed for DSB Øresund til DSB. DSB accepterer i forbindelse med tilbageleveringen af Øresundstogsættene ikke at kunne rette noget krav mod Transportministeriet, såfremt togsæt ikke er i kontraktmæssig stand, herunder som følge af mangelfuld vedligeholdelse fra DSB Øresunds side.

5.1.4 Såfremt et eller flere af de ti nyeste Øresundstogsæt skulle vise sig ikke at have været vedligeholdt forskriftsmæssigt, er DSB berettiget til at lade det/de pågældende Øresundstogsæt vedligeholde for DSB Øresunds regning, jf. pkt. 7.11 i aftale om leje af 10 Øresundstogsæt/litra ET mellem Trafikstyrelsen (nu Transportministeriet) og DSBFirst Danmark A/S (nu DSB Øresund) dateret 9. april/20. april 2010.

5.1.5 Aftalen mellem DSB og Trafikstyrelsen (nu Transportministeriet) dateret 9. april/23. april 2010 om leje af 10 Øresundstogsæt/litra ET ophæves samtidig med ophævelsen af Transportministeriets kontrakt om passagertrafik udført som offentlig service, pr. køreplansskiftet i december 2015.

5.2 Anskaffelse af rullende materiel

5.2.1 DSB modtager kontraktbetaling til at anskaffe rullende materiel i kontraktperioden i henhold til materielplanen. Kontraktbetalingen til DSB reduceres såfremt investeringerne ikke afholdes i henhold til materielplanen.



5.2.2 For materiel, som er indkøbt eller indkøbes med tilskud fra staten via kontrakter mellem Transportministeriet og DSB, kan DSB kun med særskilt tilslutning fra Transportministeriet give tredjepart rettigheder i form af pant mv. der indskrænker DSB's rådighed, svarende til den gældende bestemmelse for aktiver der finansieres med lån med statsgaranti.

5.2.3 Den forudsatte anskaffelse af materiel indgår i en samlet materielplan. Materielplanen består dels af en plan for anvendelsen af eksisterende materiel og idriftsættelsen af nyt materiel dels af en overordnet plan for indkøbsstrategi for anskaffelsen af nyt materiel.

5.2.4 DSB skal i kontraktperioden forberede anskaffelsen af materiel for perioden efter kontraktophør i 2024 med henblik på at muliggøre overgangen til el-drift og realiseringen af Timeplanen. På baggrund af at materielplanen fordrer investeringer i materiel, som rækker ud over kontraktperioden, garanterer staten for de i kontraktperioden gennemførte materielinvesteringer, jf. afsnit 9.4.

5.2.5 DSB skal i kontraktperioden gennemføre de nødvendige udbud for at sikre de forudsatte materielle leverancer og efterfølgende idriftsættelse. Udbudsmaterialet skal udarbejdes på baggrund af en godkendt indkøbsstrategi. DSB skal endvidere sikre de nødvendige forberedelser for at muliggøre idriftsættelse af materiel efter 2024.

5.2.6 Igangsættelsen af udbud er betinget af indgåelse af en tillægskontrakt om indkøbsstrategi for materielplanen, som fastsætter vilkårene for de(t) konkrete indkøb af materiel på baggrund af en konsolideret passagerprognose og fremskrivning af DSB's økonomi. I forbindelse med denne tillægskontrakt fastsættes ligeledes en konsolideret kontraktbetaling for materielle leverancen, inklusive væsentlige fremtidige såvel som afholdte omkostninger til forberedelse af indkøbet.



6. Stationer

6.1 DSB's ansvar, rettigheder og forpligtelser

6.1.1 DSB er ansvarlig for at vedligeholde egne stationer, således at den trafikale funktionalitet og fremtoningen af de kundevedndte arealer på stationerne opretholdes på tilsvarende niveau, som var gældende på tidspunktet for kontraktens indgåelse. DSB skal desuden sikre driften af alle kundevedndte arealer, bygninger samt perronaptering.

6.1.2 DSB's ansvar og forpligtelser i relation til stationerne vedrører udelukkende de dele af stationerne, som DSB ejer. Kundevedndte arealer, herunder perroner, og øvrige stationsarealer, som er ejet af Banedanmark, forudsættes vedligeholdt og fornyet af Banedanmark, og DSB påtager sig ikke ansvaret for disse arealer i medfør af denne kontrakt. DSB skal medvirke til at sikre et vel fungerende samspil med andre instanser - herunder Banedanmark og kommunerne – som har et ansvar for udvikling af perroner, forpladser og andre stationsforhold.

Særskilte aftaler vedrørende stationer, der ikke ejes af DSB

6.1.3 På Sund & Bælt's stationsanlæg – Københavns Lufthavn, Tårnby og Ørestad – skal DSB medvirke konstruktivt med at sikre vedligeholdelse og rengøring af perronaptering og perroner i henhold til særskilt kontrakt mellem DSB og Sund&Bælt.

Indretning af stationer

6.1.4 DSB har ansvaret for, at stationerne indrettes i henhold til gældende lovgivning, herunder at den trafikale funktion på de enkelte stationer i forhold til passagererne opretholdes på samme niveau som var gældende på tidspunktet for Kontraktens indgåelse. Ved den trafikale funktion forstås hensyn til bil- og cykelparkering, tilgængelighed, omstigning mellem tog og andre transportmidler, ophold på stationen, information og køb af billetter. DSB prioriterer stationens faciliteter, således at antallet af passagerer, der benytter stationen, er den primære faktor for, hvilke faciliteter, der tilbydes.

6.1.5 DSB har ansvaret for, at der på stationerne tages hensyn til sikring af tilgængeligheden for handicappede, og DSB er forpligtet til at fastholde handicap-tilgængeligheden på DSB's stationer på det niveau, som var gældende på tidspunktet for Kontraktens indgåelse og i overensstemmelse med gældende lovgivning.

6.1.6 DSB har ansvaret for det overordnede design af de enkelte stationer.



Service

6.1.7 På stationer, hvor det er kommercielt begrundet, kan DSB etablere og drive informationskiosker, kiosker, billet salg eller andre former for betjent service samt toiletter.

Åbning og lukning af stationer

6.1.8 Hvis DSB i kontraktperioden efter aftale skal betjene nye stationer eller ophøre med betjening af eksisterende stationer, bliver DSB ved tillægskontrakt kompenseret af Transportministeriet for den økonomiske nettoeffekt herved, således at DSB stilles økonomisk neutralt.

6.2 Drift og vedligehold af stationerne

6.2.1 DSB prioriterer vedligehold af stationer på baggrund af kundegrundlaget samt konkrete tekniske vurderinger af behov for vedligehold. Vedligehold på stationer med et stort kundegrundlag prioriteres generelt højt, men i situationer, hvor en konkret teknisk vurdering af en stations vedligeholdelsesmæssige stand enten forringer kundekomforten markant eller hvor den bygningsmæssige stand er meget dårlig, vil sådanne stationer uanset kundegrundlaget blive opprioriteret.

6.2.2 DSB skal sikre rengøring af både indvendige og udvendige passagervendte faciliteter og arealer på DSB ejede stationer.

6.2.3 DSB skal sikre behørig rengøring og vedligehold, herunder eksempelvis af DSB ejede elevatorer, ledelinjer og andre installationer, der har relevans for handicaptilgængeligheden på stationer, jf. gældende lovgivning, DSB-ejet fast skiltning såsom stationsnavne, spornummerering, udgange mv., og DSB-ejede infotavler og infoskærme.

6.3 Modtagepligt

6.3.1 Modtagepligten for andre operatører gælder for DSB's stationer i henhold til Transportministeriets bekendtgørelse om modtagepligt på stationer af 1. juli 2000. Anvendelsen af stationerne er gratis for alle operatører, som driver offentlig servicetrafik i Danmark, på lige og ikke diskriminerende vilkår med mindre der træffes særskilt aftale om noget andet. Denne bestemmelse er med forbehold for revision af Jernbaneloven.

6.3.2 DSB er alene forpligtet til at stille ydelser direkte knyttet til togdrift til rådighed for andre jernbaneoperatører og begrænser sig dermed til af- og påstigning og sikrer mulighed – men ikke finansiering, påtagelse af risici eller forpligtelser - for anden operatørs opstilling af eget udstyr til salg af billetter. DSB stiller ikke stationerne til rådighed for andre aktiviteter – herunder ek-



sempelvis andre operatørers kommercielle udnyttelse. Dette gælder dog ikke i forhold til kontrakter, som er reguleret af allerede indgåede kontrakter mellem staten og andre operatører.

6.4 Stationsmoderniseringer

6.4.1 DSB skal ved moderniseringer indrette stationerne, 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.

6.4.2 DSB skal ved moderniseringsprojekter anvende DS 3028 som retningslinje for udformning af forandringer på tilgængelighedsområdet.

Plan for stationsmoderniseringer

6.4.3 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.

6.4.4 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 størrelsen af de økonomiske midler, der påtænkes anvendt til hvilke formål. Herudover varsles hvilke stationer eller strækninger, der forventes at indgå i den efterfølgende planperiode.

6.4.5 DSB skal i samarbejde med handicaporganisationer, Trafikstyrelsen, Banedanmark og Transportministeriet afdække handicaptilgængeligheden på DSB-ejede stationer med henblik på at forbedre handicaptilgængeligheden. Eventuelle planlagte forbedringer skal fremgå af stationsmoderniseringsplanen.

6.4.6 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 jernbanen, som benytter DSB's stationer eller driver tilsluttende trafik samt indkalde ønsker fra Trafikstyrelsen for så vidt angår stations- og terminalprojekter, hvortil der ydes særskilte statslige tilskud, eller hvor der via Banedanmarks budget planlægges større reinvesteringer.

6.4.7 DSB skal i planen redegøre for de kriterier, der er lagt til grund for prioritering af planen. 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.



6.4.8 DSB skal fremsende udkast til stationsmoderniseringsplanen til andre operatører og Trafikstyrelsen i så god tid, at operatører og Trafikstyrelsen kan afgive bemærkninger.

6.4.9 DSB er forpligtet til at efterleve krav fra andre operatører eller Trafikstyrelsen, eller redegøre for hvorfor DSB ikke efterlever kravene.

6.4.10 DSB skal i hver stationsmoderniseringsplan identificere, hvilke bygninger der bliver lediggjort, som følge af mindre behov for personlig betjening.

6.4.11 Den første plan fremlægges i første halvår af 2016. Planerne udarbejdes herefter med 1-2 årlige intervaller afhængig af behovet. Planen indsendes til Transportministeriet til orientering.

6.5 Investering i parkeringsfaciliteter m.v.

6.5.1 På baggrund af transportaftalen af 29. januar 2009, hvoraf det fremgår, at regeringen vil indgå aftale med DSB om, at DSB sikrer bedre adgang til stationerne inden for rammen af 1 mia. kr., som finansieres gennem salg af ledige DSB-ejede arealer i tilknytning til jernbanenettet, er DSB forpligtet til følgende:

- a) DSB forpligter sig til, at etablere parkeringspladser for såvel bilister som cyklister, og dertil knyttede adgangsveje og omstigningsforhold ved stationerne m.v. med henblik på at sikre en god adgang til og fra banetrafikken og dermed få flest mulige passagerer til at benytte jernbanen. Endvidere kan der ydes bidrag til etablering af tilsvarende faciliteter ved nye stationer.
- b) DSB's forpligtelse til investering i parkeringsfaciliteter m.v., finansieres via avancen fra salg af DSB's kommercielle ejendomme samt eventuel offentlig eller privat medfinansiering, idet Transportministeriet i samme forbindelse giver afkald på udbytte fra salg af DSB's kommercielle ejendomme. Det forventede overskud ved salget af de kommercielle ejendomme over perioden 2009 til 2020 er estimeret til ca. 720 mio. kr. svarende til gennemsnitlig ca. 60 mio. kr. pr. år før skat. DSB er derfor indforstået med at binde sig for et gennemsnitligt aktivitetsniveau, der modsvarer dette beløb. Efter salg af de kommercielle ejendomme vil Transportministeriet og DSB skulle tage stilling til, hvorvidt værdien af disse aktiver skal anvendes til bedre adgang til og fra banetrafikken m.v.
- c) Det samlede beløb for investeringerne, inklusive de med salg og investeringer forbundne driftsomkostninger, forventes således at kunne udgøre i størrelsesordenen op til 1 mia. kr. i perioden 2009 til 2020. Beløbet udgøres i første omgang af DSB's tilsagn om investering af 720 mio. kr. før skat frem mod 2020 samt eventuel anvendelse af de tilba-

MR



geværende likvider i DSB Ejendomsudvikling A/S efter salget af de kommercielle ejendomme. Herfra skal trækkes udgifter til skat m.v.

Side 37/123

- d) Forpligtelsen omfatter såvel fjern- og regionaltogetsstationer som S-togsstationerne, og opfyldelsen af forpligtelsen sker gradvist frem til år 2020.
- e) Investeringerne vil ikke nødvendigvis være betinget af forudgående salg af ejendomme. Investeringerne kan således i første omgang lånefinansieres ud fra en forudsætning om efterfølgende ejendomssalg. Det vil i den forbindelse være op til DSB at vurdere, hvornår det er forretningsmæssigt hensigtsmæssigt at sælge ejendomme. DSB har i den forbindelse ret til at lade opfyldelsen af denne forpligtelse udføre af andre enheder i DSB koncernen eller af eksterne.
- f) Prioriteringer af projekter foretages efter følgende kriterier:
 - Indtægtpotentiale ved den enkelte station.
 - Anlæggets bidrag til transportarbejdet
 - Anlægsinvestering og deraf afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.
 - Medfinansiering fra anden offentlig myndighed - herunder lokal medfinansiering fra kommune - og medfinansiering fra eventuel privat investor vil kunne opprioritere projekter, såfremt kundepotentialet i øvrigt tilsiger det.

Udmøntningsplan

6.5.2 DSB udformer med udgangspunkt i førnævnte kriterier en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne som forelægges forligskredsen. I planen redegøres for, hvilke investeringer, der påtænkes at blive gennemført samt hvilke økonomiske midler, der påtænkes anvendt til hvilke formål. Forinden iværksættelse af udmøntningsplanen gennemfører DSB følgende proces:

- a) Trafikstyrelsen informeres om planen og afgiver eventuelle kommentarer til DSB.
- b) Planen fremsendes herefter i høring hos andre operatører af offentlig servicetrafik på jernbane, som benytter DSB's stationer, samt hos trafikselskaberne. Efter indarbejdelse af bemærkninger fremsendes forslag til investeringsplan for projekterne til Transportministeriet med henblik på, at Transportministeriet kan forelægge denne for forligskredsen inden endelig godkendelse af planen.

Planen udarbejdes af DSB i 2015 og herefter hvert andet år. DSB udarbejder endvidere hvert år en redegørelse for udmøntningen af puljen.

PK



7. Generelle forpligtelser

7.1 Samarbejde med regioner, kommuner og trafikskaber

7.1.1 Med henblik på at sikre, at passagerernes interesser varetages i lokalområdet, skal DSB inddrage regioner, kommuner og trafikskaber i forbindelse med væsentlige ændringer i køreplanen.

7.1.2 DSB er forpligtet til at inddrage trafikskaberne i forbindelse med tilrettelæggelse af fremtidige køreplaner. Ved inddragelse af trafikskaberne 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.

7.1.3 DSB skal indgå i samarbejde med trafikskabet på Sjælland og Metro-selskabet I/S om kundevedtatte aktiviteter, der udføres inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område jf. Lov om trafikskaber § 7, stk. 3 og regler fastsat i medfør af § 7, stk. 4. DSB må ikke varetage kundevedtatte aktiviteter, der alene er rettet mod trafikskabet på Sjællands geografiske område uden for samarbejdet. I det omfang DSB påføres øgede udgifter som følge af sin deltagelse i samarbejdet, herunder hvis samarbejdet medfører dobbeltarbejde i forhold til varetagelsen af kundevedtatte aktiviteter på landsdækkende plan, kompenseres DSB herfor.

7.1.4 Så længe det er påkrævet, at DSB udbyder mere end én platform for billetkøb, afgør den enkelte passager, hvilken platform, den pågældende ønsker at benytte.

7.1.5 DSB skal inden 1. juli 2015, og efter forelæggelse for Transportministeriet, medvirke konstruktivt til at indgå aftale med region Nordjylland, som sikrer grundlaget for den bedst mulige tilrettelæggelse og udførelse af de to parters parallelle togtrafik i regionen. Aftalen skal omfatte alle relevante grænseflader vedrørende planlægning, praktisk udførelse og passagerbetjening. I tilfælde af eventuel uenighed mellem parterne om aftalens indhold træffer Transportministeriet nærmere afgørelse. Aftalen er herefter bestemmende for DSB's samarbejde og forpligtelser i forhold til regionens togtrafik.

7.2 Pligt til fribefordring af bestemte persongrupper

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, Kommisarius, og ansatte i Folketinget m.fl., der den 1. januar 2005 allerede har gæl-



dende frikort i henhold til tidligere aftaler mellem DSB og Transportministeriet. Markedsværdien af disse frikort er indeholdt i kontraktbetalingen til DSB.

Side 39/123

7.3 Miljø

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

7.3.2 DSB skal i kontraktperioden arbejde for, at materiellets støjegenskaber i rimeligt omfang opretholdes på niveauet ved anskaffelsen.

7.4 Trafikuafhængige aktiviteter

7.4.1 DSB er forpligtet til at sikre opretholdelsen af en række trafikuafhængige aktiviteter, som omfatter obligatoriske ydelser til Transportministeriet i form af entreprenørkørsel for operatører i Midt- og Vestjylland, jernbanemuseet, meromkostninger ved tjenestemænd samt øvrige forpligtelser overtaget fra statsvirksomheden DSB, herunder ansvaret for de tjenestemænd, som DSB overtog ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed samt forpligtelsen i forbindelse med overtallighed.

7.4.2 DSB er i henhold til gældende lovgivning forpligtet til at stille praktikpladser til rådighed for uddannelse af lokomotivførere på den offentlige lokomotivføreruddannelse i Danmark. DSB stiller – på samme vilkår som for egne førere - praktikpladser til rådighed for andre togoperatører, der skal udføre offentlig servicetrafik i Danmark, men som frem til den kontraktlige dato for driftsovertagelsen ikke selv kan stille praktikpladser til rådighed.

7.4.3 DSB er mod kompensation af den økonomiske nettoeffekt forpligtet til at imødekomme alle ønsker fra Transportministeriet om ændringer i ovenstående aktiviteter eller ønsker om supplerende aktiviteter, som ikke har sammenhæng med omfanget af DSB's togtrafik.

7.5 Forretningsbetingelser

7.5.1 DSB fastsætter sine forretningsbetingelser i henhold til lov om jernbane og DSB-loven.

7.5.2 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.



7.6 Forpligtelser ved overdragelse af trafik

7.6.1 Efter Transportministeriets delvise opsigelse af kontrakten i henhold til afsnit 9.3 skal DSB på anmodning af Transportministeriet levere de informationer og data, der er nødvendige for Transportministeriets planlægning og gennemførelse af en overdragelse af trafikken på de berørte jernbanestrækninger.

7.6.2 DSB er ansvarlig for, at de informationer og data, som DSB leverer til Transportministeriet i forbindelse med Transportministeriets delvise opsigelse af kontrakten er korrekte og retvisende.

7.6.3 Transportministeriet er ansvarligt for, at alle henvendelser til DSB i forbindelse med en overdragelse af trafikken sker skriftligt.

7.6.4 Transportministeriet er endvidere ansvarligt 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 overdragelsen.

7.6.5 Transportministeriet vil ved en delvis opsigelse af kontrakten fastlægge det nærmere indhold af DSB's informationsforpligtelse.

Besigtigelser

7.6.6 Transportministeriet, dets rådgivere og relevante operatører skal kunne foretage besigtigelse af relevant materiel, bygningsanlæg, installationer og udstyr som led i overdragelsen. Besigtigelser skal foregå uden ulemper for den daglige drift.

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

Supplerende oplysninger

7.6.8 DSB skal medvirke aktivt og positivt ved tilvejebringelse af relevante supplerende oplysninger, som måtte vise sig nødvendige i forbindelse med overdragelsen, herunder til besvarelse af skriftlige spørgsmål.

Overdragelsesforretningen

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

7.6.10 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.

7.6.11 DSB skal i nødvendigt omfang bistå nye operatører med instruktion (sidemandsoplæring) vedrørende overtagne systemer (f.eks. stationer, billetsystemer, lejet materiel og klargøringsanlæg). Transportministeriet vil ved en delvis opsigelse af kontrakten fastlægge det nærmere indhold af DSB's informationsforpligtelse over for en eventuel ny operatør.

Assistanceforpligtelser

7.6.12 Transportministeriet kan pålægge DSB i muligt omfang at udføre offentlig service trafik på kontrakt med Transportministeriet, 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.

Rullende materiel

7.6.13 DSB er forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for nye operatører i henhold til aftalevilkår, der godkendes af Transportministeriet, idet Transportministeriet er opmærksomt på DSB's samlede materielbehov.

7.6.14 Transportministeriet vil forud for en overdragelse opstille nærmere rammer for DSB's udlejning af materiel, herunder for vedligeholdelse, hjulafdrejning og for fastsættelsen af leje.

Klargøringsanlæg, vaskefaciliteter og værksteder

7.6.15 Transportministeriet vil forud for en overdragelse opstille de nærmere rammer for DSB's udlejning eller benyttelse af klargøringsanlæg, vaskefaciliteter og værksteder, hvilket skal reguleres i en tillægskontrakt mellem Transportministeriet og DSB forud for overdragelsen.

Personalefaciliteter

7.6.16 Nye operatører kan hos DSB leje lokaler til brug for personalet. Transportministeriet vil forud for overdragelsen i en tillægskontrakt med DSB opstille nærmere rammer for DSB's udlejning af personalefaciliteter.

Billetter og billetsalgsfaciliteter

7.6.17 DSB skal stille billetsalgsudstyr, herunder rejsekortsalgudstyr i betjente billet salg samt på perroner (check in/check ud standere og optankningsstandere) gratis til rådighed for operatører af offentlig servicetrafik, som betjener sta-



tioner, der ejes af DSB. Denne bestemmelse er med forbehold for en revision af Jernbaneloven.

Side 42/123

Samarbejde med andre operatører ved kundeservice i forbindelse med forsinkelser

7.6.18 DSB er forpligtet til at bidrage konstruktivt til at indgå aftaler med andre operatører om kundeservice. Aftalerne skal især fastlægge:

- a) hvornår der er tale om korresponderende tog,
- b) regler der klargør, hvilken part der er ansvarlig over for kunden ved mistet korrespondance,
- c) 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,
- d) procedurer, der sikrer, at afhjælpningsforanstaltningerne meddeles berørte passagerer, og
- e) procedurer for afregning mellem DSB og den anden operatør.

Aftalerne skal godkendes af Transportministeriet.

For den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland gælder de retningslinjer, der fremgår af bilag 11.

Togkontrolsystemer

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

MR

8. Kontraktbetaling

8.1 Kontraktbetalingens størrelse

8.1.1 For de i kontrakten definerede ydelser modtager DSB en kontraktbetaling fra Transportministeriet. Betalingen forudsætter, at indtægter fra passagererne og andre eksterne indtægtskilder tilfalder DSB.

8.1.2 Det statstilskud, som ydes til særlige rabatter jf. afsnit 4.4., betragtes som en del af indtægtsgrundlaget for befordring af de pågældende passagergrupper. Såfremt der er ønske herom, er DSB forpligtet til at ændre rabatgivningen svarende til en tilhørende ændring i det særlige statstilskud uden konsekvenser for kontraktbetalingens størrelse.

8.1.3 Den samlede kontraktbetaling fremgår af tabel 8.1.

Tabel 8.1: Kontraktbetaling mio. kr. 2015 PL

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrakt betaling	4192	4289	4193	4193	4193	4193	4160	4093	3993	3893

Note: Kontrakttilskuddet er inkl. S-togstrafik og integration af Øresundstrafik fra december 2015. I kontrakttilskuddet er endvidere korrigeret for lokaltrafik, der overgår/forventes at overgå til henholdsvis Aarhus Letbane og region Nordjylland. Kontraktbetalingen er ekskl. tilskud til anskaffelse af dobbeltdækkervogne.

8.1.4 Kontraktbetalingen er fast og skal således ikke være genstand for nogen automatisk regulering eller nogen form for modregning, med mindre andet udtrykkeligt er angivet i denne kontrakt.

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

8.2 Redegørende fordeling af aktiviteterne

8.2.1 Kontraktbetalingerne vedrører følgende særskilte aktivitetsområder: Stationer, togdrift S-tog, togdrift Fjern & regionaltog, togdrift Øresund, Generelle forpligtelser samt materiel og fordeles som skitseret i nedenstående tabel 8.2.

Aktivitetsområdet for trafik og tilhørende ydelser, jf. kapitel 1 og 3 er opdelt på henholdsvis S-tog, Fjern- og regionaltrafik samt Øresund Hvert af områderne S-tog, Fjern- og regionaltrafik samt Øresund modtager alle indtægter jf. afsnit 4.1.– 4.4 fra passagererne og afholder alle omkostninger, som kan henføres til de respektive trafikydelse og øvrige ydelser.



Aktivitetsområdet "Materiel" omfatter ejerskab til togmateriellet samt udgifter i forbindelse med anskaffelse af nye tog hhv. udfasning af bestående tog. Finansiering af aktiviteterne sker gennem en kalkulatorisk leje for de tog, der stilles til rådighed for trafikken og via direkte kontraktbetaling for øvrige aktiviteter herunder udgifter for tog, der ikke anvendes i driften.

Stationer, jf. [kapitel 6](#), omfatter ejerskab, drift og vedligeholdelse af DSB's stationer.

Aktivitetsområdet Generelle forpligtelser, omfatter ydelser omtalt i afsnit 7.4, som i deres natur ikke har sammenhæng med omfanget af DSB's togtrafik., omkostninger til salg og distribution, jf. afsnit 4.7 – 4.8 samt den ekstraomkostning, som følger af beskæftigelsen af tjenestemænd i forhold til overenskomstansatte i den løbende drift.

Opgørelsen af kontraktbetaling i nedenstående tabel 8.2 er foretaget på fulde år, hvorfor regulering af kontraktbetaling på dage i forbindelse med overtagelse og overdragelse af aktiviteter ikke er afspejlet i nedenstående.

Tabel 8.2: Fordeling af kontraktbetalingen på aktivitetsområder, (Mio. kr., PL-2015).¹

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltrafik	2.198	2.149	2.007	1.986	1.995	1.954	1.997	1.853	1.873	1.862
Trafik S-tog	372	304	324	317	346	370	333	332	282	254
Øresunds trafik ²	-	208	221	219	217	208	121	136	94	106
Materiel	101	81	89	140	122	147	210	264	224	142
Stationer	616	605	601	590	573	573	568	569	568	566
Generelle forpligtelser	908	948	951	940	940	940	933	938	951	963
I alt på aktivitetsområder ³	4.192	4.289	4.193	4.193	4.193	4.193	4.160	4.093	3.993	3.893
Forbedring af den kollektive	31	45	303	90	90	90	90	90	90	90

¹ Den ovenfor anførte fordeling af kontraktbetalingen er gældende på kontraktindgåelsestidspunktet men kan justeres løbende i kontraktperioden som følge af ændringer i de underliggende aktivitetsområder, regnskabsprincipper m.m. DSB skal orientere Transportministeriet herom.

² Øresund inkl. Kystbanen

³ Fordelingen af kontraktbetalingen på de 6 aktivitetsområder summer af regnskabstekniske årsager ikke præcist til den kontraktbetaling, som DSB modtager, jf. tabel 8.1



trafik iht. aftale den 12. juni 2012										Side 45/123
I alt	4.223	4.334	4.496	4.283	4.283	4.283	4.250	4.183	4.083	3.983

8.3 Reguleringer som følge af ændrede materielle leverancer

8.3.1 Kontraktbetalingen dækker afskrivning og forrentning af nyt togmateriel i henhold til materielplanen, Den endelige kontraktbetaling fsva. materiel justeres i overensstemmelse med tillægskontrakt om indkøbsstrategi for materielplanen, jf. afsnit 5.2.

8.3.2 I forbindelse med indgåelse af aftale om en materielanskaffelsesplan via en tillægskontrakt fastsættes samtidig en specifik reguleringsmodel for reduktion af kontraktbetalingen, der er proportional med forsinkelsens størrelse og afskrivning samt forrentning af det materiel som forsinkelsen vedrører

8.4 Reguleringer som følge af offentlige afgifter

8.4.1 Ved ændringer af baneafgifterne, bortset fra den almindelige prisudvikling, reguleres kontraktbetalingen med den økonomiske nettoeffekt, så DSB stilles økonomisk uændret.

8.4.2 Hvis der indføres moms på persontransport reguleres kontraktbetalingen med den økonomiske nettoeffekt, så DSB stilles økonomisk uændret. Der skal ved en sådan regulering også tages hensyn til afledede fordele ved at nærværende trafikopgave bliver momsplichtig, herunder DSB's adgang til at fradrage moms samt en eventuel fritagelse for lønsumsafgift, refusion af elafgifter mv.

8.5 Reguleringer som følge af overkompensation

8.5.1 Kontraktbetalingen reduceres, hvis DSB i et givet regnskabsår har opnået en større fortjeneste ved udførelse af offentlig serviceydelserne end der anses for rimelig. Overgrænsen for en rimelig fortjeneste fastsættes til en egenkapitalforrentning på 12 pct., dog højst 10 pct. over en treårs periode. Såfremt egenkapitalens forrentning bryder med et af disse lofter skal kontraktbetalingen reduceres, så lofterne overholdes.

Fortjenesten og spørgsmålet om en eventuel regulering som følge af overkompensation skal vurderes samlet for de af denne Kontrakt omfattede ydelser, uanset at DSB regnskabsmæssigt fordeler kontraktbetalingen på de i tabel 8.2 angivne aktivitetsområder.



8.5.2 Ved opgørelse af egenkapitalen indgår alene den del af DSB's egenkapital, der kan henføres til offentlige serviceydelser i denne kontrakt. Heri indgår også den del af egenkapitalen, der kan henføres til eksterne parter i DSB koncernens leverancer af ydelser til denne kontrakt.

Ved opgørelse af fortjenesten medregnes det økonomiske resultat for eksterne parter i DSB koncernen ved disses leverancer til DSB's udførelse af kontrakten i det omfang at leverancerne er forudsat ved kontraktunderskrivelsen.

Ved opgørelse af den mulige reduktion af kontraktbetalingen jf. pkt. 8.5.1 kan der ske modregning i reduktionen af den del af fortjenesten, som skyldes bedre DSB præstationer i form af en mere effektiv produktion og indtægter fra flere passagerer. Modregningen kan maksimalt medføre, at der ikke sker nogen reduktion af kontraktbetalingen.

Størrelsen af den effektivisering, som kan modregnes i kontraktreduktionen opgøres på grundlag af reduktionen af omkostninger (pr. passagerkilometer) i forhold til gennemsnitsomkostningerne i de fire forløbne år multipliceret med det samlede omkostningsgrundlag. Ved opgørelsen korrigeres for den i Finansloven forudsatte stigning i henholdsvis nettoprisindekset og lønindekset (beregnet som en 50/50 afvejning) samt for eventuel ændret sammensætning af DSB's produktion som følge af ændret aktivitetsomfang (udvidelse eller indskrænkning af trafikproduktionen).

Størrelsen af de merindtægter som kan modregnes i kontraktreduktionen opgøres ved at multiplicere stigningen i passagertrafikken målt i passagerkilometer med 0,80 kr. (som reguleres årligt ved en 50/50 sammenvejning af den i Finansloven forudsatte stigning i henholdsvis nettoprisindekset og lønindekset). Ved opgørelsen justeres for ændret sammensætning af DSB's produktion som følge af ændret aktivitetsomfang (udvidelse eller indskrænkning af trafikproduktionen).

Opgørelsen af eventuel reduktion sker en gang årligt i forbindelse med DSB's regnskabsaflæggelse i foråret det følgende kalenderår efter regnskabsåret.

8.6 Betalingsbetingelser

Transportministeriets kontraktbetaling udbetales til DSB 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.



9. Ophør af kontrakt

9.1 Kontraktperiodens længde

9.1.1 Kontrakten omfatter i udgangspunktet perioden 1. januar 2015 til og med 31. december 2024.

9.1.2 Kontrakten evalueres efter 5 år. Perioden for udførelse af trafikken jf. kapitel 1 og 2 kan afkortes, såfremt opfyldelsen af kontrakten i forbindelse med denne evaluering ikke er tilfredsstillende. For at kunne evaluere om målopfyldelsen er tilfredsstillende registreres udviklingen i to målintikatorer for regularitet (operatørrettidighed) og effektiv anvendelse af de økonomiske midler (effektivitet).

9.1.3 I forbindelse med evalueringen foretages endvidere en revurdering af kontraktens centrale forudsætninger vedr. passagertilvækst samt infrastrukturens tilgængelighed og funktionalitet.

Operatørrettidighed

9.1.4 DSB er forpligtet til at sikre en mindste operatørrettidighed for fjern- og regionaltog hhv. S-tog svarende til tabel 9.1.

Tabel 9.1: Årligt minimumskrav til operatørrettidighed

Procent	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltrafik	93,6	93,8	93,9	94,1	94,3	94,4	94,6	94,7	94,9	95,1
S-tog	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5

Ved operatørrettidighed forstås den samlede rettidighed med fradrag af forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for.

For operatørrettidigheden gælder, at ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter, samt at aflysninger grundet DSB's forhold, der ikke er varslet med 72 timer indregnes som en forsinkelse.

Der er ved opgørelsen af operatørrettidigheden fradrag for trafik i tidsrum og på strækninger, som er omfattet af force majeure.

Ved opgørelsen af operatørrettidigheden vægtes rettidigheden ikke med passagertallet.

Kravet til operatørrettidighed anses for opfyldt, såfremt både kravet for fjern- og regionaltog samt for S-tog er opfyldt på årsplan i et givet kalenderår.



Effektivitet

Side 48/123

9.1.5 Kontrakten baseres på et krav om at DSB sikrer en effektiv udnyttelse af de økonomiske ressourcer, hvilket både forudsætter en stadig bedre udnyttelse af givne produktionsressourcer og en optimal tilrettelæggelse af produktionen for at maksimere nettopassagerindtægterne.

Det samlede effektiviseringskrav måles på indtægtsdækningen i form af passagerindtægter pr omkostningskrone, som forudsættes vedvarende stigende gennem kontraktperioden. Med henblik på at undgå indflydelse fra varierende renteniveauer, samt historiske og fremtidige materielinvesteringer, indgår alene omkostningerne ved togdriften i opgørelse af indtægtsdækningen. Omkostninger til planlægning af fremtidige materielinvesteringer indgår ikke i opgørelsen af driftsomkostningerne. Den præcise definition fremgår af bilag 12.

Tabel 9.2 Indtægtsdækning

Mio kr. 15pl	2015 ¹	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Passagerindtægter	5.072	5.758	5.815	5.902	6.082	6.295	6.555	6.747	7.035	7.163
Driftsomkostninger	7.862	8.391	8.169	8.193	8.226	8.314	8.534	8.390	8.353	8.226
Indtægtsdækning i pct.	64	68	71	72	73	75	76	80	84	87

Tallene korrigeres for ændringer i faktorer uden for DSB's kontrol. Første justering sker umiddelbart efter, at kontrakten er indgået.

1) Indtægts- og omkostningstal indeholder ikke Øresundstrafikken i de sidste uger af 2015. Indtægtsdækningsmålet på 64 pct. er gældende for hele året. 9.1.6 Effektivitetsmålet fastsættes for 3-årige perioder ad gangen, og fremgår for perioden 2015-2017 af tabel 9.2. Tallene for perioden 2018-2024 i tabel 9.2 er indikative. Effektivitetsmålet er opfyldt i et givet kalenderår, såfremt den realiserede indtægtsdækning er større eller lig med det i tabel 9.2 anførte mål.

9.1.7 Ved opgørelse af forskellen mellem den realiserede og budgetterede indtægtsdækning korrigeres for ændringer på grund af faktorer uden for DSB's kontrol i forhold til forudsætningerne på kontraktindgåelsestidspunktet. Korrektionsfaktorerne omfatter bl.a. den baggrundsvækst der indgår i efterspørgselsprognosen (og dermed passagerindtægtsgrundlaget), åbningstidspunktet for ny infrastruktur, store afbrydelser/ manglende funktionalitet af infrastrukturen samt afgiftsændringer. Endvidere korrigeres for eventuelle ændringer i DSB's opgaveportefølje. Alle korrektioner forudsætter accept fra Transportministeriet.

9.1.8 Ved indgåelse af tillægskontrakter, der har indvirkning på DSB's økonomiske resultat, udregnes i samråd med Transportministeriet nettoeffekten af ændrede forpligtelser for indtægtsdækningen i tabel 9.2. Den således korrige-

MR



rede tabel danner herefter grundlag for opgørelse af effektivitetsmålet i efterfølgende år.

Side 49/123

9.1.9 DSB redegør en gang årligt for opfyldelse af effektiviseringsmålet, jf. tabel 9.2, med de ændringer som efterfølgende måtte være aftalt med Transportministeriet. Redegørelsen skal endvidere indeholde de aktuelle forventninger og initiativer med henblik på at realisere den ønskede udvikling, jf. tabel 9.2.

9.2 Evaluering af målopfyldelse

9.2.1 Ved opgørelse af målopfyldelsen tillægges opfyldelse af hhv. regularitetsmålet og effektivitetsmålet i ét år hvert 1 point. Såfremt DSB samlet set opnår mindre end 5 point i perioden 2015- 2019 kan kontrakten for udførelse af trafikken opsiges helt eller delvist med virkning pr 31. december 2021. Opsigelse af kontrakten reguleres i henhold til afsnit 9.3.

9.2.2 Kontrakten for udførelse af trafikken kan dog opsiges med to års varsel, hvis det på et tidspunkt inden udgangen af 2019 kan konstateres, at DSB ikke i perioden frem til 2019 samlet set vil kunne opnå 5 point.

9.3 Opsigelse af dele af kontrakten

9.3.1 Transportministeriet kan opsige dele af kontrakten, jf. afsnit 9.2. eller overdrage dele af trafikken til anden myndighed Opsigelse skal ske skriftligt med mindst 2 års varsel til ophør med udgangen af et køreplansår og skal indeholde en præcis afgrænsning af de trafikale ydelser, som er omfattet af opsigelsen.

9.3.2 Uanset det foranstående kan Kontrakten dog tidligst ophøre pr. det tidspunkt, hvor en eventuel ny operatør overtager leveringen af de trafikale ydelser. Såfremt dette indebærer, at Kontrakten fortsætter i en periode efter opsigelsesvarslets udløb, skal Transportministeriet kompensere DSB for de meromkostninger, som DSB påføres deraf.

9.3.3 Ved opsigelse reguleres kontraktbetalingen. Reguleringen fastlægges med afsæt i den faktiske omkostningspåvirkning for DSB.

9.3.4 Såfremt opsigelsen skyldes planer om overdragelse af trafikken til andre end DSB søges de potentielle omstillingsomkostninger for DSB i forbindelse med tilpasning til det reducerede aktivitetsomfang opgjort i forbindelse med opsigelse af kontrakten og regulering af kontraktbetalingen. DSB skal levere de nødvendige oplysninger til brug for en beregning af engangsudgifterne forbundet med overgangen til anden operatør.

IC Bornholm

ME



9.3.5 DSB's varetagelse af trafikken til Ystad kan til enhver tid opsiges med et års varsel, uanset hvordan DSB opfylder bestemmelserne i den samlede kontrakt jf. afsnit 9.2. Opsigelsen behandles i øvrigt efter reglerne i dette afsnit 9.3.

9.3.6 I forbindelse med en eventuel opsigelse reguleres kontraktbetalingen med et beløb svarende til tallene i DSB's strækningsøkonomi for 2013.

Togmateriel i forbindelse med opsigelse

9.3.7 I tilfælde af opsigelse er DSB forpligtet til at stille togmateriel til rådighed for en eventuel ny operatør, jf. afsnit 7.6. 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.

9.3.8 DSB skal i forbindelse med leje af tog for en længere periode end 2 år, tilstræbe, at lejekontrakten kan overdrages til en anden operatør, eller at DSB er berettiget til at fremleje togene til en anden operatør.

9.3.9 Udgiften til leje af DSB's tog fastsættes som DSB's omkostninger tillagt en rimelig fortjeneste.

9.3.10 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 ikke er muligt at udnytte stordriftsfordele ved materiellet, indgår i omstillingsomkostningerne.

9.3.11 DSB er forpligtet til at stille lokaler og installationer, som DSB efter opsigelsen ikke længere selv vil betjene med tog efter denne kontrakt, til rådighed for den opsagte trafik. Forpligtelsen gælder alene de til trafikafviklingen relevante og nødvendige lokaler og installationer og forudsætter, at der indgås en lejeaftale mellem DSB og den fremtidige operatør med betaling af en markeds-konform leje.

9.4 Lejeaftale for togmateriel

Transportministeriet garanterer, at der inden udløbet af denne kontrakt indgås en lejeaftale mellem staten og DSB, som sikrer betalingen for materiellet i dets økonomiske restlevetid. DSB forpligter sig således til at udarbejde et beslutningsgrundlag midtvejs i kontraktperioden, så der i 2020 kan træffes beslutning herom.

Garantien omfatter alt togmateriel, som på kontraktindgåelsestidspunktet anvendes til udførelse af offentlig service samt nyt togmateriel, der anskaffes gennem kontraktperioden efter politisk godkendelse.

MF



10. Afsluttende bestemmelser

10.1 Mangler ved DSB's ydelser

En væsentlig mangel ved DSB's ydelser foreligger, såfremt den pågældende ydelse ikke opfylder væsentlige krav og beskrivelser i nærværende kontrakt. Det påhviler DSB at give skriftlig meddelelse til Transportministeriet uden ugrundet ophold, efter at DSB bliver bekendt med, at der vil forekomme eller er konstateret væsentlige mangler.

10.2 Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser

10.2.1 Det påhviler DSB uden anmodning fra Transportministeriet og uden ugrundet ophold at afhjælpe samtlige mangler i det omfang dette er muligt og ikke vil påføre DSB urimelige eller uproportionale omkostninger.

10.2.2 Såfremt DSB ikke har afhjulpet en konstateret mangel senest 30 dage – dog således at DSB altid skal gives rimelig tid til afhjælpning, hvilket afhænger af manglens karakter - efter Transportministeriets skriftlige påkrav herom, er Transportministeriet efter forudgående orientering af DSB berettiget til at lade afhjælpning udføre af tredjemand på DSB's regning.

10.2.3 DSB er erstatningspligtig over for Transportministeriet 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. tabel 8.1.

10.3 Force majeure

10.3.1 DSB skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig over for Transportministeriet 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.

10.3.2 Forhold hos en underleverandør anses for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af ovenstående, og som DSB ikke burde have undgået eller overvundet.

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

10.3.4 Force majeure kan kun påberåbes, såfremt DSB har givet skriftlig meddelelse herom til Transportministeriet uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt. Den skriftlige meddelelse skal indeholde oplysninger om det tidsmæssige omfang af påberåbelse af force majeure fordelt på omfattede strækninger. Efter modtagelse af meddelelsen om påberåbelse af force majeure,



tager Transportministeriet straks stilling til spørgsmålet om, hvorvidt Transportministeriet er enig i, at der foreligger force majeure, og orienterer uden ugrundet ophold DSB om sin stillingtagen.

10.4 Ophævelse

10.4.1 Transportministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser hæve nærværende kontrakt helt eller delvist efter Transportministeriets valg, såfremt det godtgøres at DSB væsentligt har misligholdt sine forpligtelser. Det er en betingelse for ophævelsen, at Transportministeriet over for DSB skriftligt og uden ugrundet ophold har givet påkrav herom med angivelse af dels, at DSB på nærmere specificeret måde væsentligt har misligholdt sine forpligtelser, dels at manglende afhjælpning heraf inden 30 dage – eller en længere, rimelig frist, henset til manglens karakter – vil medføre, at kontrakten kan ophæves, såfremt DSB ikke har opfyldt sine forpligtelser inden fristens udløb, herunder hvis DSB's gentagne afhjælpningsforsøg har vist sig at være forgæves.

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

10.4.3 Transportministeriets hele eller delvise ophævelse af kontrakten berører ikke transportministerens mulighed for efter lov om jernbane at pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

10.5 Parternes hæftelse for underleverandører

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

10.6 Transportministeriets misligholdelse af betalingsforpligtelser

Såfremt Transportministeriet misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til nærværende kontrakt, er DSB berettiget til at ophæve nærværende kontrakt, såfremt DSB over for Transportministeriet skriftligt har afgivet påkrav om, dels at Transportministeriet på nærmere specificeret måde har misligholdt sine betalingsforpligtelser, dels at manglende betaling inden 30 dage vil medføre, at kontrakten ophæves, og såfremt Transportministeriet ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb. Ophævelsen har virkning fra det tidspunkt, hvor 30 dages fristen udløber.

10.7 Anden misligholdelse fra Transportministeriets side



Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Transportministeriets side, skal DSB uden ugrundet ophold reklamere heroverfor. Manglende reklamation fritager dog ikke Transportministeriet for forpligtelser i henhold til kontrakten. I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser, jf. dog nedenfor om force majeure.

10.8 Force majeure for Transportministeriet

10.8.1 Transportministeriet skal ikke i henhold til nærværende kontrakt anses for ansvarlig over for DSB for så vidt angår forhold, der ligger uden for Transportministeriets kontrol, og som Transportministeriet ikke ved kontraktens underskrift burde have taget i betragtning og ej heller burde have undgået eller overvundet.

10.8.2 Forhold hos en underleverandør anses for force majeure, såfremt der for underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af ovenstående, og som Transportministeriet ikke burde have undgået eller overvundet.

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

10.8.4 Force majeure kan kun påberåbes, såfremt Transportministeriet har givet skriftlig meddelelse herom til DSB uden ugrundet ophold efter, at Transportministeriet har erfaret, at force majeure er indtrådt. Efter modtagelse af meddelelsen om påberåbelse af force majeure, tager DSB straks stilling til om DSB er enig i, hvorvidt der foreligger force majeure og orienterer uden ugrundet ophold Transportministeriet om sin stillingtagen.

10.8.5 Parterne er berettiget til at genforhandle kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt Transportministeriet er i force majeure i mere end 90 dage.

10.9 Fordringshavernora

Om Transportministeriets fordringshavernora gælder dansk rets almindelige regler.

10.10 Myndighedskrav m.v.

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



10.11 Inspektion

10.11.1 Transportministeriet, herunder Transportministeriets 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 på de aftalte vilkår.

10.11.2 Transportministeriet kan til enhver tid udføre inspektioner, herunder registreringer og målinger. DSB skal ved sådanne inspektioner stille det nødvendige mandskab til vederlagsfrit rådighed.

10.11.3 Transportministeriet kan også vælge at anvende anonym inspektion, udført af Transportministeriet eller eventuelt via eksternt firma. Ved anonym inspektion vil Transportministeriet gøre brug af en for DSB ubekendt person, der vil anvende DSB's ydelser som almindelig rejsende og efterfølgende rapportere til Transportministeriet.

10.11.4 Transportministeriet vil, såfremt der anvendes eksterne firmaer, gøre brug af objektive og uvildige eksterne firmaer. Ved sådan inspektion vil Transportministeriet eller eventuelle eksterne firmaer optræde hensynsfuldt og overholde oplyste sikkerheds- og ordensregler.

10.11.5 DSB's eventuelle omkostninger i den forbindelse er Transportministeriet uvedkommende. Transportministeriet skal straks varsle DSB, såfremt Transportministeriet bliver opmærksomt på ikke uvæsentlige mangler ved ydelserne. DSB er tilsvarende forpligtet til straks at formidle varslet videre til eventuelle relevante berørte underleverandører.

10.11.6 Transportministeriets ret til at foretage inspektion, fritager ikke DSB for at sørge for at ydelsen til enhver tid er kontraktmæssig.

10.12 Overdragelse

10.12.1 Transportministeriet 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.

10.12.2 DSB kan ikke uden Transportministeriets skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge nærværende kontrakt til tredjemand, dog med undtagelse af hel eller delvis overdragelse til selskaber, der er 100 pct. ejet af DSB.

DSB kan ej heller uden Transportministeriets skriftlige samtykke overlade kontraktens opfyldelse vedrørende selve togdriften til underleverandører.



10.13 Genforhandling

10.13.1 Såfremt der efter Kontraktens indgåelse sker væsentlige ændringer i den for kontraktøkonomien forudsatte vækst i passagergrundlaget eller der optræder væsentlige uforudsete hændelser af ekstraordinær karakter (herunder fx øgede omkostninger som følge af lovændringer eller ekstraordinære omkostninger til erstatningskørsel som følge af forhold uden for DSB's kontrol), der får væsentlige konsekvenser for parternes grundlæggende rettigheder og forpligtelser under Kontrakten, er parterne forpligtet til loyalt og konstruktivt at genforhandle Kontraktens vilkår, herunder drøfte muligheder for reduktioner i trafikydelsen.

10.13.2 Det er en betingelse for genforhandling af Kontrakten, at DSB opfylder de forudsætninger for omkostningsreduktioner, som ligger til grund for kravene til effektivitet, jf. bilag 12. Det er endvidere en betingelse, at den samlede økonomi for DSB afviger væsentligt fra det ved kontraktens indgåelse forudsatte.

10.14 Afgørelse af tvister

10.14.1 Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem parterne i forbindelse med nærværende kontrakt, skal parterne med en positiv, samarbejdende og ansvarlig holdning søge at indlede forhandlinger med henblik på at løse tvisten. Om nødvendigt skal forhandlingerne søges løftet op på højt plan i parternes organisationer.

10.14.2 Eventuelle fortolkningsspørgsmål om forhold reguleret af kontrakten afgøres af transportministeren.

10.15 Ændringer af kontrakten

10.15.1 Nærværende kontrakt kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af parternes dertil bemyndigede repræsentanter. Alle ændringer af kontrakten skal udformes som fortløbende nummererede tillæg til kontrakten.

10.15.2 Såfremt en af parterne fremsætter ønsker om ændringer af kontrakten, er DSB forpligtet til at estimere nettoomkostningen ved ændringsønskerne.

10.16 Kontrakteksemplarer

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

MR



10.17 Underskrift og datering

Side 56/123

Kontrakten er indgået med forbehold for de bevilgende myndigheders efterfølgende godkendelse.

København den 16/4 2015

Fra Transportministeriet:

Magnus Heunicke
Transportminister

Hakon Iversen
Afdelingschef

For DSB:

Peter Schütze
Bestyrelsesformand

Stig Pastwa
Konst. Adm. Direktør

Thomas Thøllersen
Børner
Direktør Økonomi

HP



11. Bilag 1: Definitionsliste

Side 57/123

I dette bilag findes en gennemgang af en række af de ord, udtryk og begreber, der anvendes i nærværende kontrakt.

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Adgangsveje, indre og ydre	Adgangsveje som f.eks. tunnel, trappehus og elevator, der begynder eller slutter i en stationsbygning eller perrontunnel uden forbindelse til det fri – bortset fra perronen.
Aflyst ankomst	En aflyst ankomst er en planlagt togankomst på en registreringsstation, som ikke er realiseret. Banedanmark registrerer hvert enkelt togs ankomsttidspunkt, når det ankommer til en af Banedanmarks registreringsstationer. Derved registreres for alle ankomster på alle registreringsstationer, om der er tale om en aflyst ankomst. Der registreres årsag og ansvar i en driftsrapport for den hændelse, som har forårsaget aflysningen.
Aflyste Ankomster Totalt	Udtryk for det samlede andel antal aflyste togankomster på registreringsstationer uanset om årsagen skyldes forhold hos DSB, forhold hos Banedanmark eller eksterne forhold.
Aflyste Ankomster DSB	Udtryk for antallet af aflyste togankomster, som skyldes forhold hos DSB. Opgørelsen sker på baggrund af de planlagte togankomster på en registreringsstation, som ikke er realiseret.
Aflyst tog	Et aflyst tog er et tog, der ikke ankommer til en eller flere af de registreringsstationer som det skulle ifølge køreplanen. Et tog kan således aflyses delvist eller helt.



Aflyste Tog Totalt	Udtryk for den samlede andel aflyste tog, der ikke ankommer til en eller flere af de stationer som det skulle ifølge køreplanen, uanset om årsagen skyldes forhold hos DSB, hos Banedanmark eller eksterne forhold.
Aflyste tog DSB	Udtryk for antallet af aflyste tog, der ikke ankommer til en eller flere af de registreringsstationer, som det skulle ifølge køreplanen, og som skyldes forhold som DSB er ansvarlig for.
ATC-anlæg	Automatisk Togkontrol. Elektronisk overvågningssystem, der sikrer, at et tog overholder gældende hastighedsregler, signaler m.m. Forventes udfaset i kontraktens løbetid.
Banedanmark	Infrastrukturforvalter for den danske stats banenet. Banedanmark er at betragte som tredjepart.
Belægningsgrad/-procent	Udtryk for den andel (procent) af samlede siddepladser i udførte togafgange som er benyttet af passagerer.
Billetkategorier	Opdeling af de billetprodukter DSB godtager som gyldige rejsehjemler.
Billetsalgsautomater	Automater på stationer, hvor billetsalg foregår ved selvbetjening.
Billetsalgssystemer	Alt udstyr i forbindelse med billetsalg, herunder billetsalgssystemer (eksempelvis ROSA), billetsalgsautomater (eksempelvis Nautila) og valideringsmaskiner (eksempelvis Almex)
Bus & Tog samarbejdet	Samarbejde mellem trafikselskaber og togoperatører, der har som overordnet formål at gøre det nemmere og enklere at rejse kollektivt. Herunder indgår aftaler om takstsamarbejde, som bl.a. sikrer fælles billetter og kort til nærrejser med bus og tog samt billetter til fjernrejser med tog, der også gælder til en tilslut-



	ningsbus i hver ende af rejsen.
Driftsdøgn	Tiden fra kl. 04.00 til kl. 03.59 den følgende nat.
Driftsperioden	Perioden fra driftsstart den 1. januar 2015 frem til kontraktens ophør.
Driftsstart	Tidspunktet for DSB's påbegyndelse af driften ved driftsdøgnets begyndelse den 1. januar 2015.
DSB	DSB, CVR-nr. 25050053, Telegade 2, 2630 Taastrup.
DSB loven	Lovbekendtgørelse 2010-10-12 nr. 1184 om DSB med senere ændringer.
Erstatningstransport	Transport med bus og/eller taxi og/eller på delstrækninger, hvor dette er muligt, med andre tog end DSB's tog.
Forsinket ankomst	En forsinket ankomst er en planlagt togankomst på en registreringsstation, som ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder i forhold til det køreplanlagte ankomsttidspunkt. Banedanmark registrerer hvert forsinkede tog ved Banedanmarks registreringsstationer.
Forsinkede Ankomster DSB	Udtryk for andelen af tog, der ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder til en registreringsstation, og som skyldes forhold som DSB er ansvarlig for. Der registreres årsag og ansvar i en driftsrapport for hver enkelt hændelse, som har forårsaget forsinkelsen.
Forsinkede Ankomster Total	Udtryk for andelen af tog, der ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder til en registreringsstation uanset om forsinkelsen skyldes forhold hos DSB, forhold hos Banedanmark eller eksterne forhold. Der registreres årsag og ansvar i en



	driftsrapport for hver enkelt hændelse, som har forårsaget forsinkelsen.
Forsinket tog	Et forsinket tog er et tog, der ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder til en eller flere af de registreringsstationer som det skulle ifølge køreplanen.
Forsinket Tog DSB	Udtryk for andelen af tog, der ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder til en eller flere af de registreringsstationer, som det skulle ifølge køreplanen, og som skyldes forhold som DSB er ansvarlig for.
Forsinket Tog Totalt	Udtryk for det samlede antal forsinkede tog, der ankommer senere end 2 minutter og 59 sekunder til en eller flere af de registreringsstationer, som det skulle ifølge køreplanen, uanset om årsagen skyldes forhold hos DSB, hos Banedanmark eller eksterne forhold.
Fællesstrækninger	Strækninger som både DSB og operatøren af de udbudte strækninger i Midt- og Vestjylland togbetjener.
Gennemgående tog	En rejse med gennemgående tog fra A til B skal kunne foretages uden togskit.
Geografiske tællesnit	Adskillelse mellem to stationer, hvor imellem DSB tæller hver enkelt togafgangs maksimale antal passagerer.
Helligdage	Omfatter danske helligdage.
Kanalregularitet	Udtryk for antallet af kanaler som Banedanmark til tiden stiller til rådighed for DSB. Kanalregulariteten er dermed et udtryk for kvaliteten af Banedanmarks leverance over for DSB.
Kapacitetstilpasning	Tilpasning af størrelsen af tog (antal togsæt/vogne pr. togafgang) til passagertallet.



Kontraktperioden	Perioden fra 1. januar 2015 til kontrakt-ophør.
Kontraktophør	Det tidspunkt, hvor kontrakten ophører, uanset årsag.
Kontraktunderskrift/kontraktindgåelse, tidspunkt for	Tidspunktet for Transportministeriets og DSB's gensidige underskrift af kontrakten. Datoen for kontraktunderskrift/kontraktindgåelse vil fremgå af kontrakten.
Køreplan, normal-	Køreplan som DSB udarbejder for hver køreplanperiode. Normalkøreplanen gælder, medmindre der sker ændringer i form af en særkøreplan. Normalkøreplanen omfatter ikke kørsel med tomt materiel f.eks. til/fra værksted.
Køreplan, nød-	Køreplan, der anvendes ved pludseligt opståede og uforudsete forhold. Køreplanen udarbejdes af DSB og erstatter i en kortere periode normalkøreplanen indtil denne kan genindføres eller en længerevarende særkøreplan kan iværksættes.
Køreplan, publikums-	Den aktuelle køreplan, der offentliggøres til kunder og offentlighed i øvrigt. Der udgives publikumskøreplaner på baggrund af såvel normalkøreplaner som særkøreplaner. En publikumskøreplan offentliggøres inden tidspunktet for dens ikrafttræden.
Køreplan, sær-	En køreplan, der i en på forhånd fastlagt periode erstatter normalkøreplanen. En særkøreplan kan omfatte alt fra én aflyst togafgang til større omlægninger af trafikken, f.eks. i forbindelse med større og/eller længerevarende infrastrukturarbejder. En særkøreplan kan omfatte køreplan for erstatningstransport.
Køreplanlagt produktion	Udtryk for den produktion, der er indeholdt i normalkøreplanen såvel som



	særkøreplaner
Køreplanperiode	<p>Perioden fra det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte hvert år i december til efterfølgende december.</p> <p>"K15" er betegnelsen for køreplanen i fjern- og regionaltrafikken i 2015. "S15" er betegnelsen for køreplanen i S-togtrafikken i 2015".</p>
Passagerindtægter	De indtægter som DSB modtager fra passagerernes betaling for gyldige rejsehjemler, herunder pladsbilletter, gebyrer m.v.
Passagerkilometer	En passagers kørsel over en kilometer.
Perronaptering	Alle elementer på perroner på stationer på DSB-strækninger såsom venterum, reklamestandere, skilte, affaldsbeholdere, bænke m.v. som DSB er forpligtet til at vedligeholde.
Registreringsstationer	Udvalgte stationer på en strækning, hvor registrering af forsinkelser og aflysninger finder sted. Se oversigt i Bilag 6.
Rejser, DSB-rejser og kombinerede rejser	Rejser, der foregår på DSB's strækninger benævnes DSB-rejser, mens rejser, der foregår på både DSB's og andre togoperatørers strækninger/linjer benævnes kombinerede rejser.
Rejsetid	Den tid, der medgår ved passagerernes rejse mellem udrejse- og bestemmelsesstation. Metoden til beregning af reduceret rejsetid i henhold til kontraktens pkt. 1.9 er anført i bilag 7.
Rettidig ankomst	Udtryk for et tog, der ankommer til de i Bilag 6 angivne registreringsstationer inden for 2 minutter og 59 sekunder i forhold til tidspunktet angivet i normalkøreplanen, korrigeret for rettidigt varslede ændringer i normalkøreplanen.



ROSA-systemet	DSB's billetsalgs- og reservationssystem.
Standsningsmønster	Et udtryk for hvor mange og/eller hvilke stationer på en banestrækning, som en togafgang eller et togsystem betjener.
Station	Enhver lokalitet i tilknytning til bane-nettet som fungerer med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog
Systemkøreplan	En plan med samme an-komst/afgangstider i køreplanen, og samme standsemønster for hvert togsystem i hver time
Togafgang	Betegnelse for et togs kørsel på hele togets rute i én retning fra startstation (udgangsstation) til endestation.
Togkilometer	Et togs kørsel over én kilometer. Udtrykket anvendes til opgørelse af togproduktionen på en togafgang, i et givet togsystem, på en given banestrækning og/eller et nærmere defineret tidsrum.
Tognummer	Identifikationsnummer for hver enkelt togafgang.
Togproduktion	Udtryk der anvendes i forbindelse med opgørelse af den samlede kørsel på en togafgang, i et togsystem, på en given banestrækning og/eller et nærmere defineret tidsrum. Kan bl.a. opgøres i togkilometer, togminutter og togsætkilometer.
Togsystem	En betegnelse for en samlet række af togafgange, der i et nærmere angivet tidsrum af døgnet ifølge køreplanen, kører i et fast ensartet mønster med hensyn til betjeningsfrekvens og standsningsmønster.
Togtrafik Planlagt	Togtrafik planlagt er antal togankomster på registreringsstationerne ifølge

MR



	normalkøreplanen eller rettidigt varslede særkøreplaner.
Trafikal beredskabsplan	Planer for håndtering af en række forudsigelige driftsforstyrrelser, herunder vinterberedskabs- eller løvfaldsplan; udarbejdes af DSB i samarbejde med bl.a. Banedanmark, normalt i tilslutning til en konkret køreplan og evt. en særkøreplan.
Tredjepart	Enhver part, udover DSB og Transportministeriet, som DSB skal samarbejde med.
Underleverandør	En underleverandør er en anden end DSB, der leverer en del af de ydelser DSB er forpligtet til at levere.
Økonomisk nettoeffekt	Opgørelse af komme til og falde bort indtægter fratrukket komme til og falde bort omkostninger.



12 Bilag 2: Trafikeringsplaner

Side 65/123

Trafikeringsplan K15: Mindste antal tog pr tidsinterval

	Grundbetjening				Supplement					Ekstra i myldretid		
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	ma-fr nat 01.00-4.59	lø-se nat 01.00-4.59	ma-fr dage timer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen												
Lufthavnen - Landegrænsen												
Helsingør - Nivå												
Nivå - København H												
København H - Kastrop	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
København H - Roskilde	149	(8)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	15	
Roskilde - Ringsted	92	(5)	1	2	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
København - Køge Nord												
Køge Nord - Køge												
Køge Nord - Ringsted												
Ringsted - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Næstved - Vordingborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Vordingborg - Nykøbing F	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Nykøbing F - Rødby Færge	9	(0,5)										
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)						
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2							5	
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2							5	
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2							5	
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2							2	
Middelfart - Fredericia	54	(3)	1	2							2	
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredericia - Vejle	73	(4)	1	2							2	
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2							2	
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2							2	
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2	14	(1)	5	(1)				
Aalborg - Hjørring	19	(1)									5	5
Hjørring - Frederikshavn	19	(1)									5	5
Fredericia - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Heming	19	(1)									2	
Heming - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				
Aarhus - Homslet	19	(1)			13	(1)	9	(1)				
Homslet - Grenaa	19	(1)										

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening. Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54.

ML



Trafikeringsplan K16: Mindste antal tog pr tidsinterval

	Grundbetjening				Supplement						Ekstra i myldretid	
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	ma-fr nat 01.00-4.59	le-ø nat 01.00-4.59	ma-fr dagtimer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen 2)	115	(6)	4	4								
Lufthavnen - Landegrænsen 2)	59	(3)	4	4							18	7
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - København H	59	(3)		4	43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
København H - Roskilde	149	(8)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	15	
Roskilde - Ringsted	92	(5)	1	2	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
København - Køge Nord												
Køge Nord - Køge												
Køge Nord - Ringsted												
Ringsted - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Næstved - Vordingborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Vordingborg - Nykøbing F	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Nykøbing F - Rødby Færge	9	(0,5)										
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)						
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2							5	
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2							5	
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2							5	
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2							2	
Middelfart - Fredensborg	54	(3)	1	2							2	
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredensborg - Vejle	73	(4)	1	2							2	
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2							2	
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2							2	
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2	14	(1)	5	(1)				
Aalborg - Hjørring	19	(1)									5	5
Hjørring - Frederikshavn	19	(1)									5	5
Fredensborg - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Herning	19	(1)									2	
Herning - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				
Aarhus - Hornslet	19	(1)			13	(1)	9	(1)				
Hornslet - Grenaa	19	(1)										

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54. Gælder ikke Øresundstrafikken.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

HK



Trafikeringsplan K17-K18: Mindste antal tog pr tidsinterval

Side 67/123

	Grundbetjening				Supplement					Ekstra i myldretid		
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	ma-fr nat 01.00-4.59	lø-so nat 01.00-4.59	ma-fr dagtimer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen 2)	115	(6)	4	4								
Lufthavnen - Landegrænsen 2)	59	(3)	4	4							18	7
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - København H	59	(3)			43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
København H - Roskilde	149	(8)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	15	
Roskilde - Ringsted	92	(5)	1	2	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
København - Køge Nord												
Køge Nord - Køge												
Køge Nord - Ringsted												
Ringsted - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Næstved - Vordingborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Vordingborg - Nykøbing F	19	(1)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Nykøbing F - Rødby Færge	9	(0,5)										
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)						
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2							5	
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2							5	
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2							5	
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2							2	
Middelfart - Fredericia	54	(3)	1	2							2	
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredericia - Vejle	73	(4)	1	2							2	
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2							2	
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2							2	
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2								
Aalborg - Hjørring	6	(0,3)										
Hjørring - Frederikshavn	6	(0,3)										
Fredericia - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Herning	19	(1)									2	
Herning - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54. Gælder ikke Øresundstrafikken.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

MC



Trafikeringsplan K19-K20: Mindste antal tog pr tidsinterval

Side 68/123

	Grundbetjening				Supplement						Ekstra i myldretid	
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	ma-fr nat 01.00-4.59	lø-se nat 01.00-4.59	ma-fr dagtimer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthaven 2)	115	(6)	4	4								
Lufthaven - Landegrænsen 2)	59	(3)	4	4							18	7
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - København H	59	(3)			43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	38	(2)										
København H - Roskilde	95	(5)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
Roskilde - Ringsted	57	(3)	1	2	13	(1)	9	(1)	12	(1)	5	
København - Køge Nord	73	(4)			13	(1)	9	(1)	12	(1)	5	
Køge Nord - Køge	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Køge Nord - Ringsted	54	(3)									5	
Ringsted - Næstved	38	(2)									5	
Næstved - Vordingborg	38	(2)									5	
Vordingborg - Nykøbing F	38	(2)									5	
Nykøbing F - Rødby Færge	9	(0,5)										
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge 3)	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2							5	
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2							5	
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2							5	
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2							2	
Middelfart - Fredericia	54	(3)	1	2							2	
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredericia - Vejle	73	(4)	1	2							2	
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2							2	
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2							2	
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2								
Aalborg - Hjørring	6	(0,3)										
Hjørring - Frederikshavn	6	(0,3)										
Fredericia - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Heming	19	(1)									2	
Heming - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54. Gælder ikke Øresundstrafikken.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

3) Det forventes at strækningen udgår af kontrakten, men der er ikke truffet endelig beslutning herom

nc



Trafikeringsplan K21: Mindste antal tog pr tidsinterval

Side 69/123

	Grundbetjening				Supplement						Ekstra i myldretid	
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	me-fr nat 01.00-4.59	lø-sø nat 01.00-4.59	me-fr dagtimer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	me-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	me-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen 2)	115	(6)	4	4								
Lufthavnen - Landegrænsen 2)	59	(3)	4	4							18	7
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - Østerport	59	(3)		4	43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	38	(2)										
København H - Roskilde	95	(5)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
Roskilde - Ringsted	57	(3)	1	2	13	(1)	9	(1)	12	(1)	5	
København - Køge Nord	76	(4)			26	(2)	18	(2)	24	(2)		
Køge Nord - Køge	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Køge Nord - Ringsted	57	(3)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Næstved	38	(2)									5	
Næstved - Vordingborg	38	(2)									5	
Vordingborg - Nykøbing F	38	(2)									5	
Nykøbing F - Rødby Færge	9	(1)									5	
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge 3)	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Middelfart - Fredericia	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredericia - Vejle	73	(4)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2								
Aalborg - Hjørring	6	(0,3)										
Hjørring - Frederikshavn	6	(0,3)										
Fredericia - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Herning	19	(1)									2	
Herning - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54. Gælder ikke Øresundstrafikken.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

3) Det forventes at strækningen udgår af kontrakten, men der er ikke truffet endelig beslutning herom

MR



Trafikeringsplan K22-K24: Mindste antal tog pr tidsinterval

	Grundbetjening				Supplement						Ekstra i myldretid	
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	ma-fr nat 01.00-4.59	lø-sø nat 01.00-4.59	ma-fr døgnet	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen 2)	115	(6)	4	4								
Lufthavnen - Landegrænsen 2)	59	(3)	4	4							18	7
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - København H	59	(3)		4	43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	38	(2)										
København H - Roskilde	95	(5)	1	4	26	(2)	9	(1)	12	(1)	10	
Roskilde - Ringsted	57	(3)	1	2	13	(1)	9	(1)	12	(1)	5	
København - Køge Nord	76	(4)			26	(2)	18	(2)	24	(2)		
Køge Nord - Køge	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Køge Nord - Ringsted	57	(3)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Næstved	38	(2)									5	
Næstved - Vordingborg	38	(2)									5	
Vordingborg - Nykøbing F	38	(2)									5	
Nykøbing F - Rødby Færge												
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge 3)	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Slagelse	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Slagelse - Nyborg	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Nyborg - Odense	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Odense - Middelfart	73	(4)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Middelfart - Fredericia	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Middelfart - Kolding	19	(1)										
Fredericia - Vejle	73	(4)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Vejle - Skanderborg	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Skanderborg - Aarhus H	54	(3)	1	2	12	(1)	9	(1)	12	(1)		
Aarhus H - Langå	35	(2)	1	2								
Langå - Hobro	35	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	35	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	35	(2)	1	2								
Aalborg - Hjørring	6	(0,3)										
Hjørring - Frederikshavn	6	(0,3)										
Fredericia - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	54	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	9	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	35	(2)										
Bramming - Esbjerg	35	(2)										
Vejle - Heming	19	(1)									2	
Heming - Struer	19	(1)									5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54. Gælder ikke Øresundstrafikken.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

3) Det forventes at strækningen udgår af kontrakten, men der er ikke truffet endelig beslutning herom

ME



Trafikeringsplan K15-K24: Mindste antal S-tog pr tidsinterval

Side 71/123

	Grundbetjening			Supplement			Ekstra i myldretid	
	ma-fr 05.30-00.29 tog/time	lø-sø 05.30-00.29 tog/time	lø-sø nat 00.30-5.29	ma-fr dagtimer tog/time	lø-sø dagtimer tog/time	ma-fr 7-9 og 15-18 aktuel retn.	ma-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.	
Køge-Solrød Strand	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)			
Solrød Strand-Hundige	57 (3)	55 (3)	10	74 (6)	27 (3)			
Hundige-Dybbølsbro	114 (6)	55 (3)	10	74 (6)	27 (3)			
Høje Tåstrup-Glostrup	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)	4	3	
Glostrup-Valby	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)	4	3	
Frederikssund-Ballerup	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)			
Ballerup-Valby	114 (6)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)			
Valby-Dybbølsbro	171 (9)	110 (6)	20	74 (6)	54 (6)	4	3	
Dybbølsbro-København H	285 (15)	165 (9)	30	148 (12)	81 (9)	4	3	
København H-Østerport	282 (12)	165 (9)	20	148 (12)	81 (9)	4	3	
Østerport-Svanemøllen	228 (12)	165 (9)	20	148 (12)	81 (9)	17	17	
Svanemøllen-Farum	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)	17	17	
Svanemøllen-Hellerup	171 (9)	110 (6)	20	111 (9)	54 (6)			
Hellerup-Lyngby	114 (6)	55 (3)	10	74 (6)	27 (3)			
Lyngby-Holte	114 (6)	55 (3)	10	74 (6)	27 (3)			
Holte-Hillerød	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)			
Hellerup-Klampenborg	57 (3)	55 (3)	10	37 (3)	27 (3)			
Hellerup-Flintholm	114 (6)	71 (6)	10	74 (6)				
Flintholm-Ny Ellebjerg	114 (6)	71 (6)	10	74 (6)				

DSB er forpligtet til at køre det angivne antal tog pr tidsinterval i hver retning med undtagelse af ekstrakørsel i myldretiden.

Tog pr time i () er det forudsatte trafikomfang i en normal time, der ligger til grund for forpligtelsen. Oplysningen tjener kun som vejledning. DSB kan inden for den samlede forpligtelse ændre i frekvensen, hvis det giver en bedre passagerbetjening.

Myldretiden og dens aktuelle retning beror på efterspørgselsbehovet. Tog der opfylder myldretidsforpligtelsen kan delvist køre uden for det angivne tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

MC



13 Bilag 3: Standsningsplan

Side 72/123

Mindste antal togafgange pr time og retning

Strækning	Gældende for periode	Grundbetjening	
		Alle dage 06.00-23.59 ¹⁾	Ekstra stop ma-fr dagtimer
København H - Lufthavnen			
København H	til K16	1	1
Lufthavnen	til K16	1	1
København H	fra K16	7	1
Ørestad	fra K16	6	0
Tårnby	fra K16	6	0
Lufthavnen	fra K16	7	1
Helsingør - Nivå			
Helsingør	fra K16	3	0
Snekkersten	fra K16	3	0
Espergærde	fra K16	3	0
Humlebæk	fra K16	3	0
Nivå	fra K16	3	0
Nivå - København H			
Nivå	fra K16	3	3
Kokkedal	fra K16	3	3
Rungsted Kyst	fra K16	3	0
Vedbæk	fra K16	3	0
Skodsborg	fra K16	3	0
Klampenborg	fra K16	3	0
Hellerup	fra K16	3	3
København H	fra K16	3	3
København H - Roskilde			
København H	alle år	5	2
Valby	alle år	2	1
Høje Taastrup	alle år	5	1
Hedehusene	alle år	1	1
Trekroner	alle år	1	1
Roskilde	alle år	5	1
Roskilde - Ringsted			
Roskilde	alle år	3	1
Viby Sjælland	alle år	1	1
Borup	alle år	1	1
Ringsted	alle år	3	1
København - Køge Nord			
København H	fra K19	4	1
Ny Ellebjerg	fra K19	2	1
Køge Nord	fra K19	2	1
Køge Nord - Køge			
Køge Nord	fra K19	1	1
Ølby	fra K19	0	0
Køge	fra K19	1	1
Køge Nord - Ringsted			
Køge Nord	fra K19	1	0
Ringsted	fra K19	1	0
Ringsted - Næstved			
Ringsted	alle år	1	0
Glumso	alle år	1	0
Næstved	alle år	1	1
Næstved - Nykøbing F			
Næstved	alle år	1	1
Lundby	alle år	1	0
Vordingborg	alle år	1	1
Nørre Alslev	alle år	1	0
Eskilstrup	alle år	1	0
Nykøbing F	alle år	1	1

1) I tidsrum, hvor DSB - indenfor rammerne i Trafikeringsplanen - måtte køre færre tog pr time, som berører de pågældende stationer, end antallet af standsninger i tabellen, begrænses antallet af standsninger til antallet af tog.

MR


Standsningsplan: Mindste antal togafgange pr time og retning

Strækning	Gældende for periode	Grundbetjening	
		Alle dage 06.00-23.59 ¹⁾	Ekstra stop ma-fr dagtimer
Nykøbing F - Rodby			
Nykøbing F	til K22	0,5	0
Rodby Færge / Ny Rodby	til K22	0,5	0
Roskilde - Holbæk			
Roskilde	alle år	2	1
Løjre	alle år	1	1
Hvalsø	alle år	1	1
Tølløse	alle år	1	1
Vipperød	alle år	1	1
Holbæk	alle år	2	1
Holbæk - Kalundborg			
Holbæk	alle år	1	0
Regstrup	alle år	1	0
Knabstrup	alle år	1	0
Mørkøv	alle år	1	0
Jyderup	alle år	1	0
Svøbølle	alle år	1	0
Kalundborg	alle år	1	0
Roskilde - Køge			
Roskilde	til K19 ²⁾	1	1
Gadstrup	til K19 ²⁾	1	1
Havdrup	til K19 ²⁾	1	1
Lille Skensved	til K19 ²⁾	1	1
Ølby	til K19 ²⁾	1	1
Køge	til K19 ²⁾	1	1
Køge - Næstved			
Køge	alle år	1	1
Hørfølge	alle år	1	1
Tureby	alle år	1	1
Haslev	alle år	1	1
Holme-Ølstrup	alle år	1	1
Næstved Nord	alle år	1	1
Næstved	alle år	1	1
Ringsted - Odense			
Ringsted	alle år	2	0
Sorø	alle år	2	0
Slagelse	alle år	2	0
Korsør	alle år	2	0
Nyborg	alle år	2	0
Langeskov	fra K16 ³⁾	1	0
Odense	alle år	3	0
Odense - Middelfart			
Odense	alle år	4	0
Holmstrup	alle år	0,5	0
Tommerup	alle år	1	0
Skalbjerg	alle år	0,5	0
Bred	alle år	0,5	0
Aarup	alle år	1	0
Gelsted	alle år	1	0
Ejby	alle år	1	0
Nørre Åby	alle år	1	0
Kauslunde	alle år	0,5	0
Middelfart	alle år	3	0
Middelfart - Kolding			
Middelfart	alle år	1	0
Taulov	alle år	0	0
Kolding	alle år	1	0

1) I tidsrum, hvor DSB - indenfor rammerne i Trafikeringsplanen - måtte køre færre tog pr time, som berører de pågældende stationer, end antallet af standsninger i tabellen, begrænses antallet af standsninger til antallet af tog.

2) Betjeningen forventes at overgå til Region Sjælland fra K19

3) Mellem åbningstidspunktet og K16 0,5 afgange pr time.



Standsningsplan: Mindste antal togafgange pr time og retning

Strækning	Gældende for periode	Grundbetjening	Ekstrastop
		Alle dage 06.00-23.59 ¹⁾	ma-fr dagtimer
Middelfart - Fredericia			
Middelfart	alle år	2	0
Fredericia	alle år	3	0
Fredericia - Vejle			
Fredericia	alle år	2	0
Børkop	alle år	1	0
Brøning	alle år	1	0
Vejle	alle år	2	0
Vejle - Århus			
Vejle	alle år	2	0
Hedensted	alle år	1	0
Horsens	alle år	2	0
Skanderborg	alle år	2	0
Høming	alle år	0	0
Viby Jylland	alle år	0	0
Århus	alle år	2	0
Århus - Skørping			
Århus	alle år	2	0
Hinnerup	alle år	0	0
Hadsten	alle år	1	0
Langå	alle år	1	0
Randers	alle år	2	0
Hobro	alle år	1	0
Arden	alle år	1	0
Skørping	alle år	1	0
Skørping - Aalborg			
Skørping	fra K17	1	0
Skørping	til K17	1	1
Støvring	til K17	1	1
Svenstrup	til K17	1	1
Skalborg	til K17	1	1
Aalborg	til K17	2	1
Aalborg	fra K17	2	
Aalborg - Frederikshavn			
Aalborg	til K17	1	0
Aalborg Vestby	til K17	1	0
Lindholm	til K17	1	0
Brønderslev	til K17	1	0
Vrå	til K17	1	0
Hjørring	til K17	1	0
Sindal	til K17	1	0
Tolne	til K17	0,5	0
Kvissel	til K17	0,5	0
Frederikshavn	til K17	1	0
Aalborg	fra K17	0,33	0
Aalborg Vestby	fra K17	0	0
Lindholm	fra K17	0	0
Brønderslev	fra K17	0,33	0
Vrå	fra K17	0	0
Hjørring	fra K17	0,33	0
Sindal	fra K17	0	0
Tolne	fra K17	0	0
Kvissel	fra K17	0	0
Frederikshavn	fra K17	0,33	0
Fredericia - Kolding			
Fredericia	alle år	1	1
Taulov	alle år	1	0
Kolding	alle år	1	1

1) I tidsrum, hvor DSB - indenfor rammerne i Trafikeringsplanen - måtte køre færre tog pr time, som berører de pågældende stationer, end antallet af standsninger i tabellen, begrænses antallet af standsninger til antallet af tog.

MC



Standsningsplan: Mindste antal togafgange pr time og retning

Strækning	Gældende for periode	Grundbetjening	
		Alle dage 06.00-23.59 ¹⁾	Ekstra stop ma-fr dagtimer
Kolding - Lunderskov			
Kolding	alle år	3	0
Lunderskov	alle år	1	0
Lunderskov - Tinglev			
Lunderskov	alle år	1	0
Vamdrup	alle år	1	0
Vojens	alle år	1	0
Rødekro	alle år	1	0
Tinglev	alle år	1	0
Tinglev - Sønderborg			
Tinglev	alle år	0,5	0
Kilplev	alle år	0,5	0
Gråsten	alle år	0,5	0
Sønderborg	alle år	0,5	0
Tinglev - Padborg			
Tinglev	alle år	0,5	0
Padborg	alle år	0,5	0
Lunderskov - Esbjerg			
Lunderskov	alle år	1	0
Vejen	alle år	1	0
Brørup	alle år	1	0
Holsted	alle år	1	0
Gørding	alle år	1	0
Bramming	alle år	1	0
Tjærsborg	alle år	0	0
Esbjerg	alle år	2	0
Vejle - Herning			
Vejle	alle år	1	0
Vejle Sygehus	alle år	0,5	0
Jelling	alle år	1	0
Givé	alle år	1	0
Thyregod	alle år	1	0
Brande	alle år	1	0
Hemming	alle år	1	0
Hemming - Struer			
Hemming	alle år	1	0
Gødstrup	fra K16	1	0
Vildbjerg	alle år	1	0
Aulum	alle år	1	0
Holstebro	alle år	1	0
Hjem	alle år	0	0
Struer	alle år	1	0
Odense - Ringe			
Odense	alle år	2	1
Odense Sygehus	alle år	1	1
Fruens Bøge	alle år	1	0
Hjallese	alle år	1	0
Højby	alle år	1	0
Årslev	alle år	1	1
Pederstrup	alle år	1	0
Ringe	alle år	2	1
Ringe - Svendborg			
Ringe	alle år	1	1
Rudme	alle år	1	0
Kværndrup	alle år	1	0
Stenstrup	alle år	1	1
Stenstrup Syd	alle år	1	0
Svendborg Vest	alle år	1	1
Svendborg	alle år	1	1

¹⁾ I tidsrum, hvor DSB - indenfor rammene i Trafikeringsplanen - måtte køre færre tog pr time, som berører de pågældende stationer, end antallet af standsninger i tabellen, begrænses antallet af standsninger til antallet af tog.

MR



Standsningsplan: Mindste antal togafgange pr time og retning

Side 76/123

Strækning	Gældende for periode	Grundbetjening	
		Alle dage 06.00-23.59 ¹⁾	Ekstra stop ma-fr dagtimer
Århus - Homslet			
Århus	Til K17	1	1
Europaplads	Til K17	1	1
Skolebakken	Til K17	1	1
Østbanetorvet	Til K17	1	1
Vestre Strandalle	Til K17	1	1
Torsøvej	Til K17	1	1
Lystrup	Til K17	1	1
Hovmarken	Til K17	1	1
Hjortshøj	Til K17	1	1
Skødstrup	Til K17	1	1
Løtten	Til K17	1	1
Homslet	Til K17	1	1
Hornslet - Grenå			
Hornslet	Til K17	1	0
Mørke	Til K17	1	0
Ryomgård	Til K17	1	0
Kolind	Til K17	1	0
Trustrup	Til K17	1	0
Grenå	Til K17	1	0

1) I tidsrum, hvor DSB - indenfor rammerne i Trafikeringsplanen - måtte køre færre tog pr time, som berører de pågældende stationer, end antallet af standsninger i tabellen, begrænses antallet af standsninger til antallet af tog.

MG



14 Bilag 4: Linjeplan

Side 77/123

Mindste antal direkte tog pr time og retning

	København	Aarhus	Odense	Aalborg
København		2 ¹⁾	2	1
Holbæk	2	0	0	0
Kalundborg	1	0	0	0
Haslev ²⁾	0/1	0	0	0
Nykøbing Falster	1	0	0	0
Odense	2	2		1
Frederikshavn ³⁾	0,5/0,33	0,5/0,33	0,5/0,33	1/0,33
Aalborg	1	2	1	
Aarhus	2 ¹⁾		2	2
Struer	0,5	0	0,5	0
Esbjerg	1	0	1	0
Sønderborg	0,5	0	0,5	0
Svendborg	0	0	1	0

Tabellen viser det mindste antal direkte togafgange mellem de pågældende byer, som DSB gennemsnitligt er forpligtet til at producere indenfor en periode af 18 sammenhængende timer om hverdagen og 17 i weekenden. DSB er ikke forpligtet til at køre togene helt fra udgangs- til endestation, hvis det ikke er muligt indenfor tidrummet 5.00 til 00.59.

1) Gældende for 15 sammenhængende timer (14 i weekenden) og 1 afgang i yderligere 3 timer.

2) til K18/fra K19

3) til K16/fra K17



15 Bilag 5: Trafikforpligtelse for særlige tog

15.1 Bornholm

15.1.1 DSB er forpligtet til at køre mindst 2 afgang dagligt i hver retning mellem København og Ystad, som korresponderer med færgeren Ystad - Rønne svarende til 730 årlige afgang pr kalenderår.

15.1.2 DSB er i 7 sammenhængende uger, hvori hele juli indgår, forpligtet til at indsætte i alt 5 daglige afgang i hver retning svarende til yderligere 147 afgang pr kalenderår. På dage i dette tidsrum, hvor sejlplanen indeholder færre færgeafgange, er DSB dog højst forpligtet til at udføre et hertil svarende antal togafgange.

15.1.3 DSB er herudover forpligtet til at indsætte yderligere 423 afgang i hver retning på kalenderår, som efter samråd med færgeoperatøren planlægges i tilknytning til de færgeafgange, hvor efterspørgselsbehovet vurderes størst. DSB er dog ikke forpligtet til at planlægge flere daglige afgang end hvad der er muligt med én togstamme. DSB er ikke forpligtet til at gennemføre planlagt togbetjening til og fra aflyste færgeafgange.

15.2 Entreprenørkørsel i Jylland

15.2.1 DSB er forpligtet til at gennemføre to daglige afgang i hver retning mellem København og Struer via Langå frem til køreplansskifte i december 2021, forudsat at DSB opnår kanaltildeling, som muliggør kørsel i sammenhæng med DSB's øvrige fjernogssystemer og med opholdstid i Langaa/Aarhus på mindre end 20 minutter. På strækningen mellem Aarhus og Struer udføres kørslen som entreprenørkørsel for operatøren af udbudt trafik i Midt og Vestjylland.

15.2.2 DSB er forpligtet til at gennemføre to daglige afgang i hver retning mellem København og Thisted via Struer frem til køreplansskifte i december 2021, forudsat at DSB opnår kanaltildeling, som muliggør kørsel i sammenhæng med DSB's øvrige fjernogssystemer og med opholdstid i Struer på mindre end 20 minutter. På strækningen mellem Struer og Thisted udføres kørslen som entreprenørkørsel for operatøren af udbudt trafik i Midt og Vestjylland.



16 Bilag 6: Registreringsstationer

Side 79/123

Aalborg	Holstebro	Odense	Sønderborg
Aarhus H	Hornslet	Padborg	Vejle
Bramming	Kalundborg	Ringe	Østerport
Esbjerg	Kolding	Ringsted	
Fredericia	København H	Roskilde	
Frederikshavn	Københavns Lufthavn	Rødby Færge	
Grenaa	Køge	Skanderborg	
Herning	Langå	Slagelse	
Hjørring	Nykøbing Falster	Struer	
Holbæk	Næstved	Svendborg	

Fra december 2015 suppleres med:

Helsingør	Kokkedal
-----------	----------

På S-banen er alle stationer registreringsstationer.

MF



17 Bilag 7: Beregning af rejsetid

Grundlaget for opgørelse af hastigheden for hver køreplansperiode - "K"- hvor trafikydelsen og/eller infrastrukturforudsætninger vil variere. Desuden er der foretaget en opgørelse af gennemsnitshastigheden i K14, som danner grundlag for opstilling af hastighederne i de efterfølgende køreplanperioder. Opgørelsen er som angivet fordelt på Fjern- og regionaltog hhv. S-tog. For S-tog er køreplanperioden angivet med et "S"

17.1 Togafgange

For hver køreplansperiode er angivet et togtrafikomfang i form af et antal togafgange grupperet i togsystemer (benævnt f.eks. tog 1-8), som svarer til trafikydelsen på en almindelig hverdag.

17.2 Rejsetid pr afgang

Endvidere er anført rejsetiden opgjort i minutter for de enkelte tog, svarende til rejsetiden i K14, men der i de efterfølgende køreplaner er korrigeret for de positive tidseffekter, som direkte følger af ændringer i infrastrukturen hhv. negative effekter, der følger af krav om øgede stop ved stationer. Rejsetiden udregnes fra afgangsstation til ankomststation inklusive holdetider på mellemstationer. Den totale rejsetid fordeles på de delstrækninger, som fremgår af tabellerne, idet holdetider på stationer, der befinder sig på grænsen mellem to delstrækninger fordeles ligeligt mellem de to.

17.3 Tidsforbrug pr strækning

Forventede rejsetidsændringer i de respektive fremtidige køreplanperioder er angivet med røde tal. Ved multiplikation af togantal i gruppen "Trafikomfang" og rejsetid pr tog i gruppen "Rejsetid" beregnes det samlede daglige tidsforbrug på delstrækningen i gruppen "Totaler".

17.4 Gennemsnitshastighed

Ved multiplikation af togantal og afstand for hver delstrækning beregnes den samlede daglige produktion opgjort i togkm. Hastigheden beregnes ved at dividere tidsforbruget med produktionen.

Den oplyste tognummerering (f. eks. tog 1-8) er uden betydning og tjener alene til at sikre en rigtig kobling af rejsetidsforudsætninger og togantal.

De infrastrukturændringer, der forventes at få indflydelse på hastigheden i de kommende køreplaner, er oplyst i nedenstående tabel sammen med den beregnede forventede gennemsnitshastighed i hver køreplanperiode.


Tabel B7.1 Forventede gennemsnitshastigheder for Fjern- og regionaltog

Effekt af projekter i km/t	K14	K15	K16	K17-K18	K19	K20	K21	K22-K23	K24
Nordvestbanen		0,5							
Udbygning Vamdrup-Vojens			0,1						
Kystbanen og Øresund tilføjes			-3,6						
Ny station Langeskov			-0,1						
Elektrificering Lunderskov-Esbjerg			0,0						
Ny station Gødstrup			-0,1						
Reduceret drift Skørping-Frederikshavn				0,4					
Grenaabanen udgår				1,3					
Ny bane København-Ringsted					1,9				
Opgradering Køge Nord-Næstved						0,4			
Elektrificering Køge Nord-Næstved						0,2			
Opgradering Langå-Aalborg						0,2			
Ekstra lyntog København-Aarhus							1,5		
Femem Bælt-landanlæg								1,5	
Opgradering Ringsted-Odense								0,8	
Ny bane Vestfyn									0,7
Gennemsnitshastighed i km/t	82,0	82,5	78,9	80,5	82,5	83,3	84,8	87,1	87,7

Tabel B7.2 Forventede gennemsnitshastigheder for S-tog

Effekt af projekter i km/t	S14-S15	S16-S17	S18-S19	S20-S24
Opgradering Lyngby-Hillerød		0,4		
Ny station Køge Nord			-0,1	
Ny station Hillerød Syd				-0,1
Gennemsnitshastighed i km/t	47,6	48,0	47,9	47,7

17.5 Effekt af ændringer i infrastruktur planer og/eller trafikydelsen

Såfremt der sker ændringer i ibrugtagningstidspunktet for ny infrastruktur og/eller i forudsætninger for rejsetidseffekten af den nye infrastruktur, korrigeres målet for gennemsnitshastigheden ved ændring i rejsetidsforudsætningerne for de enkelte år ved anvendelse af den beskrevne metode.

Såfremt sammensætningen af trafikydelsen ændrer sig på grund af ændrede infrastrukturplaner og/eller der sker ændringer af trafikforpligtelserne i øvrigt via tillægskontrakter korrigeres målet for gennemsnitshastigheden ved anvendelse af den beskrevne metode.



Strækning	Kilometer						Trafikomsang						Rejsetid						Totaler															
	Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Nat		7-9 og 15-18		Ekstra i myldretid		Nat		Tid forbrug		Produktion																	
	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid	7-9 og 15-18	Ekstra i myldretid
Strækning																																		
København H - Luthavnen (1)	11,6																																	
Luthavnen - Landegårdsvej	12,0																																	
Helsingør - Nivå	13																																	
Nivå - København H	32,4																																	
København H - Luthavnen (2)	11,6	19					11	2																										
København H - Roskilde	31,3	16	20	23	16	45	28	16	10																									
Roskilde - Ringsted	32,6	16	43	13	5	15		13	12																									
København - Køge Nord	35,7																																	
Køge Nord - Køge	4,7																																	
Køge Nord - Ringsted	26,0																																	
Ringsted - Næstved	26,8	19					13																											
Næstved - Vordingborg	27,4	19					13																											
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19					13																											
Nykøbing F - Rødby Færge	36,2	9																																
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15																															
Holbæk - Kalundborg	43,6	15																																
Roskilde - Køge	22,5	19					13																											
Køge - Næstved	38,0	19					13																											
Ringsted - Slagelse	28,0	16	15	23																														
Slagelse - Nyborg	38,7	16	15	23																														
Nyborg - Odense	28,6	16	15	23																														
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10																													
Middelfart - Fredensborg	10,2	10	17	12	15																													
Middelfart - Kolding	23,3	16	3																															
Fredensborg - Vejle	25,6	53	12	8																														
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16																															
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16																														
Aarhus H - Langå	45,8	17	18																															
Langå - Hobro	44,7	35																																
Hobro - Skjern	23,1	16	19																															
Skjern - Aalborg	26,0	16	19																															
Aalborg - Herning	48,2	10	9																															
Hjørring - Frederikshavn	36,7	10	9																															
Fredensborg - Kolding	19,9	19																																
Kolding - Lunderskov	12,9	19	10	10																														
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1																														
Tinglev - Sønderborg	41,1	10																																
Tinglev - Padborg	14,5	9																																
Lunderskov - Bramming	38,3	19	7	3	6																													
Bramming - Esbjerg	16,3	21	11	3																														
Vejle - Herning	73,0	12	7																															
Herning - Silkeborg	56,6	12	7																															
Odense - Ringø	22,5	19	19																															
Ringø - Svendborg	25,8	19					13																											
Aarhus - Hørsløt	24,8	19					13																											
Hørsløt - Grenaa	43,9	19																																

* Holdtiden deles lige mellem ant. dog ses der generelt bort fra holdtider på København H. Deles et tog fordeles holdtiden med 50% i hver retning.

MC



K15	Trafikkomfang							Rejsetid							Totaler							
	Grundbetjening 05.00-00.59							Grundbetjening 05.00-00.59							Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time					
Arlænd i km	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Supplement i dagtimer	Ekstra i mydrejstid	Net	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Supplement i dagtimer	Ekstra i mydrejstid	Net	Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time	
Strækning																						
København H - Luthaven (1)	11,6																					
Luthaven - Landegransen	12,0																					
Heisingør - Nivå	13,7																					
Nivå - København H	32,4																					
København H - Luthaven (2)	11,6	19					11	2								12,00	12,50			385	371	58
København H - Roskilde	31,3	16	20	23	16	45	16	10	1	16,75	20,75	22,75	25,25	28,00	27,00	22,50	25,75	23,50		4.482	5.853	78
Roskilde - Ringsted	32,6	16	43	13	5	15	13	12	1	14,00	17,50	18,75	22,50	23,50		14,50	22,25	22,50		2.343	4.108	105
København - Køge Nord	35,7																					
Køge Nord - Køge	4,7																					
Køge - Ringsted	26,0																					
Ringsted - Næstved	26,8	19					13			20,75						13,00	19,50			622	938	91
Næstved - Vordingborg	27,4	19					13			21,50						15,50	20,25			671	959	86
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19					13			28,00						21,00	25,00			880	1.008	69
Nykøbing F - Rødby Færge	36,2	9					13			27,50						20,00	24,75			248	328	79
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15							33,00	32,00					20,00	24,75			1.540	1.833	75
Holbæk - Kalundborg	43,6	15								46,00						25,50	36,00			842	959	61
Roskilde - Køge	22,5	19					13			25,50						25,50				816	720	53
Køge - Næstved	38,0	19					13			40,50						40,50				1.296	1.248	58
Ringsted - Slagelse	28,0	16	15	23						12,50	17,50	18,00					16,50	14,50		974	1.740	107
Slagelse - Nyborg	38,7	16	15	23						16,75	21,75	22,50					18,00	25,50		1.227	2.322	114
Nyborg - Odense	28,6	16	15	23						13,25	15,50	16,00					15,50	27,50		818	1.716	112
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10					24,50	25,25	36,00	48,50				24,00	26,50		2.301	3.966	103
Middelfart - Fredensborg	102,10	17	12	15						6,50	7,25	7,75	12,00				11,00	9,00		525	612	70
Middelfart - Kolding	23,3	16	3							14,50	16,50									282	443	94
Fredensborg - Vejle	25,6	53	12	8						17,00	20,00	20,50					16,00	16,00		1.353	1.946	88
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16							31,75	34,50						28,50	33,50		1.849	3.449	112
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16						17,75	18,50	11,50					14,75	12,75		917	1.288	84
Aarhus H - Langå	45,8	17	18							28,00	31,00							25,00		1.059	1.649	93
Langå - Hobro	44,7	35								26,00								24,50		935	1.609	103
Hobro - Skørping	23,1	16	19							15,50	17,25							23,75		1.107	1.300	70
Skørping - Aalborg	26,0	16	19				14			19,25	23,50							17,00		832	832	84
Aalborg - Herning	48,2	10	9							47,75	44,50						44,50			721	881	73
Hjørring - Frederikshavn	36,7	10	9							27,50	32,50						30,75			490	637	78
Fredensborg - Kolding	18,9	19					13			14,50						16,50				362	503	83
Kolding - Lunderskov	12,9	19	10	10						8,00	10,75	10,25								778	1.186	91
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1						40,50	41,50	40,75								350	411	70
Tinglev - Sønderborg	41,1	10								35,00										131	131	60
Tinglev - Padborg	14,5	9								14,50										906	1.378	91
Lunderskov - Bramming	39,3	19	7	3	6					22,00	30,00	30,50	31,00							416	571	82
Bramming - Esbjerg	16,3	21	11	3						12,00	11,50	12,50								1.282	1.533	71
Vejle - Herning	73,0	12	7							60,00	63,50						63,50			1.200	1.368	68
Herning - Struer	56,6	12	7							45,50	54,50						54,50	54,50		1.087	1.148	63
Odense - Ringø	22,5	18	19				13			26,00	16,50					21,50				745	826	67
Ringø - Svendborg	25,8	19					13			25,50						20,00				1.104	794	43
Aarhus - Homslet	24,8	19					13			34,50						34,50				798	834	63
Homslet - Grenaa	43,9	19								42,00										39.741	54.636	82,5

* Holdtiden deles lige mellem snit, dog ses der generelt bort fra holdetider på København H. Deles et tog fordøles holdtiden med 50% i hver togretning.

AK



K16	Trafikfang								Rejsetid								Tøller													
	Grundbeføjning 05.00-00.59				Supplement i dagtimer				Ekstra i myldretid		Nat		Grundbeføjning 05.00-00.59				Supplement i dagtimer				Ekstra i myldretid		Nat							
Årsand i km	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	ma-tr nat 01.00-4.59	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	ma-tr nat 01.00-4.59	Tidstæring	Produktion	Årsand i km	
Strømling	117												4	14,25												15,00	1.727	1.404	49	
København H - Luthavnen (1)	60										18	8	4	7,75												15,00	688	1.080	93	
Luthavnen - Landegårdsen	60										15	7		14,25												7,75	688	1.080	93	
Helsingør - Nivå	60										15	7		14,25												7,75	688	1.080	93	
Nivå - København H	19						43				15	7		30,75												31,50	4.088	4.060	59	
København H - Luthavnen (2)	19						2				7	4		12,00												25,25	385	371	58	
København H - Luthavnen	20						16				7	4		16,75	20,75	22,75	25,25	28,00	27,00	12,00	12,50				25,25	385	371	58		
Roskilde - Ringsted	16						10				8			14,00	17,50	18,75	22,50	23,50	14,50	22,25					22,50	4.482	5.863	78		
Roskilde - København - Køge Nord	35,7						13							14,00	17,50	18,75	22,50	23,50	14,50	22,25					22,50	2.343	4.108	105		
Køge Nord - Køge	4,7						13							20,75																
Køge Nord - Ringsted	26,0						13							20,75																
Ringsted - Næstved	19						13							21,50																
Næstved - Vordingborg	19						13							28,00																
Vordingborg - Nykøbing F	19						13							27,50																
Nykøbing F - Rødby Færge	9						13							33,00	32,00															
Roskilde - Holbæk	19						13							46,00																
Holbæk - Kalundborg	15						13							25,50																
Roskilde - Køge	19						13							40,50																
Køge - Næstved	19						13							40,50																
Ringsted - Slagelse	16						15							12,50	17,50	18,00														
Slagelse - Nyborg	16						15							16,75	21,75	22,50														
Nyborg - Odense	16						15							13,25	15,50	18,00														
Odense - Middelfart	37						17							24,50	25,25	36,00	49,50													
Middelfart - Fredericia	10,2						17							6,50	7,25	7,75	12,00													
Middelfart - Kolding	16						3							14,50	16,50															
Fredericia - Vejle	53						12							17,00	20,00	20,50														
Vejle - Skanderborg	38						16							31,75	34,50															
Skanderborg - Aarhus H	17						21							17,75	18,50	11,50														
Aarhus H - Langå	17						18							28,00	31,00															
Langå - Hobro	35						12							26,00																
Hobro - Skjern	16						19							15,50	17,25															
Skjern - Aalborg	16						19							19,25	23,50															
Aalborg - Hjørring	10						9							47,75	44,50															
Hjørring - Frederikshavn	10						9							27,50	32,50															
Fredericia - Kolding	19						13							14,50																
Kolding - Lunderskov	19						10							8,00	10,75	10,25														
Lunderskov - Tinglev	10						8							36,50	37,50	36,75														
Tinglev - Sønderborg	10						8							35,00																
Tinglev - Padborg	9						7							14,50																
Lunderskov - Bramming	19						7							21,75	29,50	30,00	30,50													
Bramming - Esbjerg	21						11							11,50	11,25	12,00														
Vejle - Herning	13						7							60,00	63,50															
Herning - Struer	12						7							2																
Odense - Ringø	18						18							47,50	56,50															
Ringø - Svendborg	18						13							26,00	16,50															
Aarhus - Hørslø	19						13							25,50																
Hørslø - Grenaa	19						13							34,50																
	43,9						19							42,00																
	47,385						62,283							47,385																

* Holdetiden deles lige mellem endt, dog ses der generelt bort fra holdetiden på København H. Deles et tog fordeles holdetiden med 50% i hver retning.



K17-K18	Trafikkomfang										Rejsetid					Totaler		
	Grundbeføring 05.00-00.59					Supplement i dagtimer					Ekstra i myldreid		Nat		Tidforbrug	Produktion	Hastighed	
Årsind i km	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	ma-tr nat 01.00-4.59	Tidforbrug	Produktion	Hastighed		
Stræning	117												4	14,25		1,727	49	
København H - Luthaven (1)	60										18	8	4	7,75		688	93	
Luthaven - Landegrænsen	13,7										15	7		14,25		1.080	60	
Helsinger - Nivå	32,4						43				15	7		30,75		1.130	1.123	
Nivå - København H	11,6						11	2			12,00			36,00		4.088	4.050	
København H - Luthaven (2)	31,3	16	20	23	16	45	16	10			7	4	1	12,00		365	371	
København H - Roskilde	32,6	16	43	13	5	15	13	12			8		1	16,75		4.482	5.853	
Roskilde - Ringsted	35,7												1	14,00		2.343	4.108	
København - Køge Nord	4,7													22,50			105	
Køge Nord - Køge	26,0																	
Køge Nord - Ringsted	26,8																	
Ringsted - Næstved	27,4	19					13				3			20,75		622	98	
Næstved - Vordingborg	28,8	19					13				3			21,50		671	959	
Vordingborg - Nykøbing F	36,2	9					13				3			28,00		880	1.008	
Nykøbing F - Fredby Færge	35,8	19	15				13				7			27,50		248	328	
Roskilde - Holbæk	43,6	15					13				7			33,00		1.540	1.933	
Holbæk - Kalundborg	22,5	19					13							25,50		942	959	
Roskilde - Køge	39,0	19					13							40,50		816	720	
Køge - Næstved	29,0	16	15	23							5			12,50		1.286	1.248	
Ringsted - Slagelse	39,7	16	15	23							5			16,75		974	1.740	
Slagelse - Nyborg	28,6	16	15	23							5			16,75		1.227	2.322	
Nyborg - Odense	50,2	37	17	9	10						5			13,25		987	1.716	
Odense - Middelfart	10,2	10	17	12	15						5			24,50		2.301	3.966	
Middelfart - Fredensborg	23,3	16	3								5			6,50		525	612	
Middelfart - Kolding	25,6	53	12	8							2			14,50		282	443	
Fredensborg - Vejle	60,5	38	16								2			17,00		1.353	1.946	
Vejle - Skanderborg	22,6	17	21	16							2			31,75		1.849	3.449	
Skanderborg - Aarhus H	45,8	17	18								2			17,75		917	1.288	
Aarhus H - Langå	44,7	35									1			28,00		1.059	1.649	
Langå - Hobro	23,1	16	19								1			26,00		935	1.609	
Hobro - Skerping	26,0	16	19								1			15,50		17,00	832	
Skerping - Aalborg	48,2	6									1			19,25		593	832	
Aalborg - Hjørring	36,7	6									1			47,75		778	938	
Hjørring - Frederikshavn	19,9	19									2			27,50		287	288	
Fredericia - Kolding	12,9	18	10	10			13				14,50			14,50		165	220	
Kolding - Lunderskov	62,4	10	8	1							8			8,00		490	637	
Lunderskov - Tinglev	41,1	10									36,50			10,75		362	503	
Tinglev - Sønderborg	14,5	9									35,00			36,50		702	1.188	
Tinglev - Padborg	39,3	19	7	3	6						14,50			35,00		350	411	
Lunderskov - Bramming	16,3	21	11	3							21,75			14,50		131	131	
Bramming - Esbjerg	73,0	12	7								11,50			28,50		893	1.378	
Vejle - Herning	56,6	12	7								63,50			16,50		401	571	
Herning - Stuer	22,5	19	19								54,50			12,75		1.282	1.533	
Colene - Ringe	25,8	19					13				26,00			21,50		1.238	1.368	
Ringø - Svendborg	24,8	19					13				25,50			20,00		1.087	1.148	
Aarhus - Honslet	43,9															745	826	
Hornslet - Grenaa																		
* Holdetiden deles lige mellem smit, dog ses der generelt bort fra holdetider på København H. Deles et tog fordies holdetiden med 50% i hver køgning																43.784	58.773	80,5

MR



Strækning	Afstand i km	Trafikombang										Rejsetid					Totaler	
		Grundbejæring 05.00-00.59					Supplement i dagtimer					Ekstra i myldretid		Nat	Tidforbrug	Produktion		
		Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 akuel retni ng	7-9 og 15-18 akuel retni ng	7-9 og 15-18 akuel retni ng	ma-tr nat 01.00-4.59			
Strækning		117													15,00	1.727	1.404	49
København H - Luthavnen (1)	11,6														15,00	1.727	1.404	49
Luthavnen - Landegårdsen	12,0	60										18	8	7,75	688	1.080	93	
Heisinger - Nivå	13,7	60										15	7	14,25	1.130	1.123	60	
Nivå - København H	32,4	60						43				15	7	30,75	4.086	4.050	59	
København H - Luthavnen (2)	11,6	38												12,00	456	441	58	
København H - Roskilde	31,3	19	28	46	2			26				5	5	21,00	3.140	3.975	76	
Roskilde - Ringsted	32,6	19	19	19				13				5	5	16,50	1.328	2.478	112	
København - Køge Nord	35,7	37	36					13				5	5	15,00	1.658	3.248	118	
Køge Nord - Køge	4,7	19						13						4,50	157	150	57	
Køge Nord - Ringsted	26,0	19	18	17								5	5	10,00	665	1.534	139	
Ringsted - Næstved	26,8	19	19									3	3	13,00	673	1.069	98	
Næstved - Vordingborg	27,4	19	19									3	3	21,50	764	1.123	88	
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19	19									3	3	21,00	978	1.181	73	
Nykøbing F - Rødby Færge	36,2	8												27,50	248	326	79	
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15					13				7	7	33,00	1.540	1.833	75	
Holbæk - Kalundborg	43,6	15										7	7	46,00	942	859	61	
Roskilde - Køge	22,5	19						13						25,50	816	720	53	
Køge - Næstved	39,0	19												40,50	1.266	1.248	58	
Ringsted - Slagelse	29,0	16	15	23				13				5	5	12,50	974	1.740	107	
Slagelse - Nyborg	38,7	16	15	23								5	5	16,75	1.227	2.322	114	
Nyborg - Odense	28,6	16	15	23								5	5	13,25	987	1.716	104	
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10							5	5	24,50	2.301	3.966	103	
Middelfart - Fredericia	10,2	10	17	12	15							5	5	6,50	525	612	70	
Middelfart - Kolding	23,3	16	3									5	5	14,50	282	443	84	
Fredericia - Vejle	25,6	53	12	8								2	2	17,00	1.353	1.946	88	
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16									2	2	31,75	1.849	3.449	112	
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16								2	2	17,75	917	1.288	84	
Aarhus H - Langå	45,8	17	18											28,00	1.059	1.649	93	
Langå - Hobro	44,7	35												26,00	935	1.609	103	
Hobro - Skjerning	23,1	16	19											15,50	593	832	84	
Skjerning - Aalborg	26,0	18	19											19,25	778	936	72	
Aalborg - Hjørring	48,2	6												47,75	287	289	61	
Hjørring - Frederikshavn	36,7	6												27,50	165	220	80	
Fredericia - Kolding	19,9	18						13						14,50	480	637	78	
Kolding - Lunderskov	12,9	19	10	10										8,00	362	503	83	
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1										36,50	702	1.186	101	
Tinglev - Sønderborg	41,1	10												35,00	350	411	70	
Tinglev - Padborg	14,5	9												14,50	131	131	60	
Lunderskov - Bramming	39,3	18	7	3	6									21,75	883	1.376	92	
Bramming - Esbjerg	16,3	21	11	3										11,50	401	571	85	
Vejle - Herning	73,0	12	7									2	2	60,00	1.282	1.533	71	
Herning - Struer	56,6	12	7									3	3	47,50	1.238	1.368	66	
Odense - Ringø	22,5	19	19					13						26,00	1.087	1.148	63	
Ringø - Svendborg	25,8	19						13						25,50	745	826	67	
Aarhus - Hønsleil	24,8																	
Hønsleil - Gjernaa	43,9																	
* Holdtiden dæles lige mellem snit, dog ses der generelt bort fra holdetider på København H. Dæles at tog fordeles holdtiden med 50% i hver retning																44.215	60.766	82,5

MC



K20	Trafikfang										Rejsetid					Totaler		
	Grundbejæring 05.00-00.59					Supplement i dagtimer					Ekstra i myldretid		Nat		Tidforbrug	Produktion	Hasghed km/time	
Strækning	Årsnd i km	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	15.00	17.00-18.00	1.727	1.404	49
København H - Luthavnen (1)	11,6	117													15,00	688	1.080	93
Luthavnen - Landegårdsvej	12,0	60										18	8	7,75	7,75	688	1.080	93
Hejlsø - Nivå	13,7	60										15	7	14,25	12,50	1.130	1.123	60
Nivå - København H	32,4	60						43				15	7	30,75	31,50	4.086	4.050	59
København H - Luthavnen (2)	11,6	38												12,00	456	441	58	
København H - Roskilde	31,3	19	28	46	2			26				5	5	21,00	23,50	3.140	3.975	76
Roskilde - Ringsted	32,6	19	19					13				5	5	16,50	17,00	1.326	2.478	112
København - Køge Nord	35,7	37	36					13				5	5	15,00	20,00	1.659	3.249	118
Køge Nord - Køge	4,7	19						13						4,50	157	150	57	
Køge Nord - Ringsted	26,0	19	18	17								5	5	10,00	12,50	665	1.534	139
Ringsted - Næstved	26,8	19	19									3	3	13,00	18,50	673	1.099	98
Næstved - Vordingborg	27,4	19	19									3	3	21,50	20,25	764	1.123	88
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19	19									3	3	21,00	24,50	978	1.181	73
Nykøbing F - Rødby Færge	36,2	9												27,50	248	326	79	
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15					13				7	7	33,00	24,75	1.540	1.833	75
Holbæk - Kalundborg	43,6	15										7	7	46,00	36,00	942	959	61
Roskilde - Køge	22,5	19						13						25,50	816	720	53	
Køge - Næstved	39,0	19						13						25,50	978	1.248	77	
Ringsted - Slagelse	29,0	16	15	23								5	5	30,50	16,50	974	1.740	107
Slagelse - Nyborg	38,7	16	15	23								5	5	16,75	18,00	1.227	2.322	114
Nyborg - Odense	28,6	16	15	23								5	5	13,25	15,50	987	1.716	104
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10							5	5	24,50	26,50	2.301	3.966	103
Middelfart - Fredensborg	10,2	10	17	12	15							5	5	6,50	11,00	525	612	70
Middelfart - Kolding	23,3	16	3									5	5	14,50	14,50	282	443	94
Fredensborg - Vejle	25,6	53	12	8								2	2	17,00	16,00	1.353	1.946	86
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16									2	2	31,75	28,50	1.849	3.449	112
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16								2	2	17,75	14,75	917	1.288	84
Aarhus H - Langå	45,8	17	18											28,00	25,00	1.059	1.649	93
Langå - Hobro	44,7	18	17											23,25	877	1.609	110	
Hobro - Skerping	23,1	16	19											14,00	17,00	564	832	88
Skerping - Aalborg	26,0	16	19											17,50	746	936	75	
Aalborg - Hjørring	48,2	6												47,75	287	289	61	
Hjørring - Frederikshavn	36,7	6												27,50	165	220	80	
Fredensborg - Kolding	19,9	19												14,50	490	637	78	
Kolding - Lunderskov	12,9	19	10	10				13						8,00	362	503	83	
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1										36,50	702	1.186	101	
Tinglev - Sønderborg	41,1	10												35,00	350	411	70	
Tinglev - Padborg	14,5	9												14,50	131	131	60	
Lunderskov - Brønning	39,3	19	7	3	6									21,75	893	1.376	92	
Brønning - Esbjerg	16,3	21	11	3										11,50	401	571	85	
Vejle - Høng	73,0	12	7									2	2	60,00	1.282	1.533	71	
Høng - Struer	56,6	12	7									3	3	47,50	1.238	1.368	66	
Odense - Ringø	22,5	19	19					13						26,00	1.087	1.148	63	
Ringø - Sønderborg	25,8	19												25,50	745	826	67	
Aarhus - Hornslet	24,8																	
Hornslet - Garsna	43,0																	
* Holdetiden deles lig mellem snit, dog ses der generelt bort fra holdetider på København H. Deles et tog fordeles holdetiden med 50% i hver kørening															43.776	60.766	83,3	

MC



Kategori	Trafikkomfang										Rejsetid					Tobler				
	Grundbetjening 05.00-00.59					Supplement i dagtimer					Ekstra i mykredid		Nat	Tidstørbug	Produktion	Hæstghed				
Årsland i km	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retnng	7-9 og 15-18 mykredid	Grundbetjening 05.00-00.59		Tidstørbug		Produktion	Hæstghed		
											7-9 og 15-18 aktuel retnng	7-9 og 15-18 mykredid	Nat		Tidstørbug		Produktion	Hæstghed		
Strætoening																				
Kobenhavn H - Luthavnen (1)	11,6	117									4	14,25					15,00	1,727	1,404	49
Luthavnen - Lendegrænsen	12,0	60									8	7,75					7,75	698	1,080	93
Heislinge - Nivå	13,7	60									7	14,25					12,50	1,130	1,123	60
Nivå - København H	32,4	60					43				7	30,75					31,50	4,086	4,050	59
Kobenhavn H - Luthavnen (2)	11,6	38										12,00					456	456	441	58
Kobenhavn H - Roskilde	31,3	19	28	46	2		26				5	21,00	22,50	27,00	28,00		25,50	3,140	3,975	76
Roskilde - Ringsted	32,6	19	19	19			13				5	16,50	17,00	15,00			17,50	1,326	2,478	112
Kobenhavn - Køge Nord	35,7	39	39				13	13				15,00	21,00				19,00	1,810	3,641	121
Køge Nord - Køge	4,7	19					13					4,50	5,50				157	150	57	
Køge Nord - Ringsted	26,0	19	19	19			13					10,00	12,50	11,00			767	1,820	142	
Ringsted - Næsived	26,8	19	19								3	13,00	19,50				673	1,099	98	
Næsived - Vordingborg	27,4	19	19								3	21,50	15,50				764	1,123	88	
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19	19								3	21,00	26,50				976	1,181	73	
Nykøbing F - Rødby Færge	36,2	9										27,50					248	328	79	
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15				13				7	33,00	32,00				1,540	1,933	75	
Holbæk - Kalundborg	43,6	15									7	46,00					942	959	61	
Roskilde - Køge	22,5	19					13					25,50					816	720	53	
Køge - Næsived	38,0	19					13					30,50					878	1,248	77	
Ringsted - Slagelse	29,0	16	15	23			12					12,00	17,50	18,00			1,035	1,943	113	
Slagelse - Nyborg	38,7	16	15	23			12				1	16,75	21,75	22,50			1,329	2,593	117	
Nyborg - Odense	28,6	16	15	23			12				1	13,25	15,50	19,00			1,053	1,916	109	
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10		12				1	24,50	25,25	36,00	49,50		2,475	4,317	105	
Middelfart - Fredensborg	10,2	10	17	12	15		12				1	6,50	7,25	7,75	12,00		9,00	548	683	75
Middelfart - Kolding	23,3	16	3									14,50	16,50				282	443	94	
Fredensborg - Vejle	25,6	53	12	8			12				1	17,00	20,00	20,50			1,501	2,202	88	
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16				12				1	31,75	34,50				2,170	4,054	112	
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16			12				1	17,75	18,50	11,50			1,025	1,514	89	
Aarhus H - Langå	45,8	17	18								1	28,00	31,00				25,00	1,059	1,649	93
Langå - Hobro	44,7	18	17								1	23,25	25,50				877	1,609	110	
Hobro - Skjerning	23,1	16	19								1	14,00	17,00				564	832	88	
Skjerning - Aalborg	26,0	16	19								1	17,50	23,25				746	936	75	
Aalborg - Herning	48,2	6										47,75					287	289	61	
Herning - Frederikshavn	36,7	6										27,50					165	220	80	
Fredensborg - Kolding	19,9	19					13					14,50					480	637	78	
Kolding - Lunderskov	12,9	18	10	10								8,00	10,75	10,25			362	503	83	
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1								36,50	37,50	36,75			702	1,186	101	
Tinglev - Sønderborg	41,1	10										35,00					350	411	70	
Tinglev - Padborg	14,5	9										14,50					131	131	60	
Lunderskov - Bramming	39,3	19	7	3	6							21,75	28,50	30,00	30,50		893	1,376	92	
Bramming - Esbjerg	16,3	21	11	3								11,50	11,25	12,00			401	571	85	
Vejle - Herning	73,0	12	7								2	60,00	63,50				1,282	1,533	71	
Herning - Stuer	56,6	12	7								3	47,50	56,50				1,238	1,368	66	
Odense - Ringø	22,5	19	19				13					26,00	16,50				1,087	1,148	63	
Ringø - Svendborg	25,8	19					13					25,50					745	826	67	
Aarhus - Høvdeler	24,8																			
Høvdeler - Grenaa	43,9																			
* Holdetiden deles lige mellem anit, dog ses der generelt bort fra holdetider på København H. Deles et tog fordeles holdetiden med 50% i hver retning.																				
															45,034		63,629		84,8	

ME



Strækning	Afstand i km	Trafikkomfang										Rejsetid					Totaler				
		Grundbeføjning 05.00-00.59					Supplement i dagtimer					Ekstra i myldretid		Nat		Tidstøring	Produktion	Hastighed km/time			
		Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-18 aktuel retni	7-9 og 15-18 modat retni	ma-t nat 01.00-4.59							
K22-K23		117												4					1,727	1,404	49
København H. - Luthavnen (1)	11,6																				
Luthavnen - Landegrænsen	12,0	60												4					688	1,080	93
Helsingør - Nivå	13,7	60												4					1,130	1,123	60
Nivå - København H	32,4	60						43											4,088	4,050	59
København H. - Luthavnen (2)	11,6	38																	456	441	58
København H. - Roskilde	31,3	19	28	46	2			26						1					3,140	3,975	76
Roskilde - Ringsted	32,6	19	19					13						1					1,328	2,478	112
København - Køge Nord	35,7	38	38					13	13										1,810	3,641	121
Køge Nord - Køge	4,7	19						13											157	150	57
Køge Nord - Ringsted	26,0	19	19	19				13											767	1,820	142
Ringsted - Næstved	26,8	19	19																515	1,099	128
Næstved - Vordingborg	27,4	19	19																600	1,123	112
Vordingborg - Nykøbing F	28,8	19	19																528	1,181	134
Nykøbing F. - Rødby Færge	36,2																				
Roskilde - Holbæk	35,8	19	15					13											1,540	1,933	75
Holbæk - Kalundborg	43,6	15																	942	959	61
Roskilde - Køge	22,5	19						13											816	720	53
Køge - Næstved	39,0	19						13											978	1,248	77
Ringsted - Slagelse	29,0	19	18	17				12											928	1,943	126
Slagelse - Nyborg	38,7	19	18	17				12											1,154	2,593	135
Nyborg - Odense	28,6	37	17					12											836	1,916	123
Odense - Middelfart	50,2	37	17	9	10			12											2,475	4,317	105
Middelfart - Fredensborg	10,2	10	17	12	15			12											548	663	75
Middelfart - Kolding	23,3	16	3																282	443	94
Fredensborg - Vejle	25,6	53	12	8				12											1,501	2,202	88
Vejle - Skanderborg	60,5	38	16					12											2,170	4,054	112
Skanderborg - Aarhus H	22,6	17	21	16				12											1,025	1,514	89
Aarhus H - Langå	45,8	17	18																2,500	1,649	93
Langå - Hobro	44,7	18	17																877	1,609	110
Hobro - Skjerning	23,1	16	19																564	832	88
Skjerning - Aalborg	26,0	16	19																746	936	75
Aalborg - Herning	48,2	6																	287	289	61
Hjørring - Frederikshavn	36,7	6																	165	220	80
Fredensborg - Kolding	19,9	19						13											490	637	78
Kolding - Lunderskov	12,8	18	10	10															362	503	83
Lunderskov - Tinglev	62,4	10	8	1															702	1,186	101
Tinglev - Sønderborg	41,1	10																	350	411	70
Tinglev - Padborg	14,5	9																	131	131	60
Lunderskov - Brønning	39,3	19	7	3	6														893	1,376	92
Brønning - Esbjerg	16,3	21	11	3															401	571	85
Vejle - Herning	73,0	12	7																1,292	1,533	71
Herning - Struer	56,6	12	7																1,239	1,368	66
Odense - Ringø	22,5	19	19					13											1,087	1,148	63
Ringø - Svendborg	25,8	19						13											745	826	67
Aarhus - Horslet	24,9																				
Horslet - Grenaa	43,9																				
* Holdtiden deles lige mellem ant. dog ses der generelt bort fra holdtiden på København H. Deles et tog fordeles holdtiden med 50% i hver retning																	43,615	63,303	87,1		

MC



K24	Trafikmængde										Rejsetid				Tobler							
	Grundbejæring 05.00-00.59					Grundbejæring 05.00-00.59					Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Nat							
	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog 1	Tog 2	Tog 3	Tog 4	Tog 5	Tog 6	Tog a	Tog b	Tog c	Tog d	7-9 og 15-16 aktuel retning	7-9 og 15-16 modsat retning	ma-tr nat 01.00-4.59	Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time
Strækning	117						14,25												15,00	1.727	1.404	49
København H - Lufthavnen (1)	60						7,75												7,75	688	1.080	93
Lufthavnen - Landegårdsen	60						14,25												7,75	1.130	1.123	60
Helsingør - Nivå	60						30,75												-	4.086	4.060	59
Nivå - København H	38						12,00						36,00						-	456	441	58
København H - Lufthavnen (2)	19	28	46	2			21,00	22,50	27,00	28,00			25,50					23,50	3.140	3.975	76	
København H - Roskilde	19	19					16,50	17,00	15,00				22,50					24,00	1.326	2.478	112	
Roskilde - Ringsted	38	38					15,00	21,00					19,00	15,00				-	1.810	3.641	121	
København - Køge Nord	19						4,50						5,50					-	157	150	57	
Køge Nord - Køge	19	19					10,00	12,50	11,00				10,00					-	767	1.820	142	
Køge Nord - Ringsted	19	19					7,00	17,50										-	515	1.099	128	
Ringsted - Næstved	27,4	19	19				17,50	11,50										-	600	1.123	112	
Næstved - Vordingborg	19	19					9,00	16,50										-	528	1.181	134	
Vordingborg - Nykøbing F							33,00	32,00					20,00					-	1.540	1.933	75	
Nykøbing F - Rødby Frøge	15						46,00											-	942	859	61	
Roskilde - Holbæk	15						25,50						25,50					-	816	720	53	
Holbæk - Kalundborg	19						30,50											-	976	1.248	77	
Kalundborg - Køge	19						16,00	17,00	10,25				30,50					-	926	1.843	126	
Køge - Næstved	18	18	17				20,25	19,25	13,75				10,25					-	24,00	1.154	2.593	135
Ringsted - Slagelse	37	17					16,50	10,50					13,75					-	936	1.916	123	
Slagelse - Nyborg	37	17					19,50	20,25	36,00	49,50			10,50					-	26,50	2.145	4.317	121
Nyborg - Odense	10	17	12	15			6,50	7,25	7,75	12,00			19,50					-	548	683	75	
Odense - Middelfart	10	17	12	15			14,50	16,50					6,50					-	282	443	84	
Middelfart - Fredensborg	16	3					17,00	20,00	20,50									-	1.501	2.202	88	
Fredensborg - Kolding	53	12	8				31,75	34,50					15,00					-	2.170	4.054	112	
Kolding - Vejle	38	16					17,75	18,50	11,50				31,50					-	12,75	1.025	1.514	89
Vejle - Skanderborg	17	21	16				28,00	31,00					11,50					-	1.059	1.649	93	
Sikanderborg - Aarhus H	18	17					14,00	17,00										-	877	1.609	110	
Aarhus H - Langå	16	19					47,75											-	746	936	75	
Langå - Hobro	6						27,50											-	287	289	61	
Hobro - Skjern	6						14,50						16,50					-	165	220	80	
Skjern - Aalborg	19						8,00	10,75	10,25									-	490	637	78	
Aalborg - Herning	16	19					36,50	37,50	38,75									-	362	503	83	
Hjerring - Frederikshavn	6						35,00											-	702	1.186	101	
Frederikshavn - Kolding	6						14,50											-	350	411	70	
Kolding - Lunderskov	19	7	3	6			21,75	28,50	30,00	30,50								-	131	131	131	
Lunderskov - Tinglev	11	3					11,50	11,25	12,00									-	893	1.376	92	
Tinglev - Sønderborg	10	8	1				60,00	63,50										-	401	571	85	
Sønderborg - Bramming	10						2											-	1.292	1.533	71	
Bramming - Esbjerg	12	7					47,50	56,50										-	1.239	1.968	66	
Esbjerg - Herning	18	19					26,00	16,50					21,50					-	1.087	1.148	63	
Herning - Stuer	19						25,50						20,00					-	745	826	67	
Stuer - Svendborg																		-				
Svendborg - Høvelte																		-				
Høvelte - Greve																		-				
Totals																			43.285	63.303		87,7

* Holdtiden deles lige mellem endt, dog ses der generelt bort fra holdtiden på København H. Dele af tog fordeles holdtiden med 50% / hver køretning

MC



S14-S15		Trafikomfang					Rejsetid					Totaler				
Strækning	Afstand i km	Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time
		Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning			
Køge-Solrød Strand	9,7	57	-	37	-	-	-	9,00	-	9,00	-	-	-	846	912	65
Solrød Strand-Hundige	10,6	57	-	74	-	-	-	9,50	-	9,50	-	-	-	1.245	1.389	67
Hundige-Dybbølsbro	17,8	57	57	37	37	-	-	18,00	22,50	18,00	22,50	-	-	3.807	3.346	53
Høje Tåstrup-Glostrup	8,3	57	-	37	-	4	-	9,00	-	9,00	-	9,00	-	882	813	55
Glostrup-Valby	7,3	57	-	37	-	4	-	10,00	-	10,00	-	7,00	-	968	715	44
Frederikssund-Ballerup	23,9	57	-	37	-	-	-	21,00	-	21,50	-	-	-	1.993	2.247	68
Ballerup-Valby	14,0	57	57	37	-	-	-	20,00	16,50	20,00	-	-	-	2.821	2.114	45
Valby-Dybbølsbro	3,0	171	-	74	-	4	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.121	747	40
Dybbølsbro-København H	0,9	285	-	148	-	4	-	2,50	-	2,50	-	4,00	-	1.099	393	21
København H-Østerport	3,1	285	-	148	-	4	-	6,50	-	6,50	-	6,00	-	2.839	1.355	29
Østerport-Svanemøllen	2,7	228	-	148	-	17	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.769	1.061	38
Svanemøllen-Farum	21,5	57	-	37	-	17	-	26,50	-	26,50	-	23,50	-	2.891	2.387	50
Svanemøllen-Hellerup	2,0	171	-	111	-	-	-	2,00	-	2,00	-	-	-	564	564	60
Hellerup-Lyngby	6,1	57	57	37	37	-	-	6,00	8,50	6,00	8,50	-	-	1.363	1.147	50
Lyngby-Holte	5,1	57	57	37	37	-	-	5,00	6,50	5,00	6,50	-	-	1.081	959	53
Holte-Hillerød	17,5	57	-	37	-	-	-	16,00	-	16,00	-	-	-	1.504	1.645	66
Hellerup-Klampenborg	5,5	57	-	37	-	-	-	8,00	-	8,00	-	-	-	752	517	41
Hellerup-Flintholm	7,2	114	-	71	-	-	-	10,50	-	10,50	-	-	-	1.943	1.332	41
Flintholm-Ny Ellebjerg	4,5	114	-	71	-	-	-	7,50	-	7,50	-	-	-	1.388	833	36
														30.871	24.475	47,6

S16-S17		Trafikomfang					Rejsetid					Totaler				
Strækning	Afstand i km	Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time
		Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning			
Køge-Solrød Strand	9,7	57	-	37	-	-	-	9,00	-	9,00	-	-	-	846	912	65
Solrød Strand-Hundige	10,6	57	-	74	-	-	-	9,50	-	9,50	-	-	-	1.245	1.389	67
Hundige-Dybbølsbro	17,8	57	57	37	37	-	-	18,00	22,50	18,00	22,50	-	-	3.807	3.346	53
Høje Tåstrup-Glostrup	8,3	57	-	37	-	4	-	9,00	-	9,00	-	9,00	-	882	813	55
Glostrup-Valby	7,3	57	-	37	-	4	-	10,00	-	10,00	-	7,00	-	968	715	44
Frederikssund-Ballerup	23,9	57	-	37	-	-	-	21,00	-	21,50	-	-	-	1.993	2.247	68
Ballerup-Valby	14,0	57	57	37	-	-	-	20,00	16,50	20,00	-	-	-	2.821	2.114	45
Valby-Dybbølsbro	3,0	171	-	74	-	4	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.121	747	40
Dybbølsbro-København H	0,9	285	-	148	-	4	-	2,50	-	2,50	-	4,00	-	1.099	393	21
København H-Østerport	3,1	285	-	148	-	4	-	6,50	-	6,50	-	6,00	-	2.839	1.355	29
Østerport-Svanemøllen	2,7	228	-	148	-	17	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.769	1.061	38
Svanemøllen-Farum	21,5	57	-	37	-	17	-	26,50	-	26,50	-	23,50	-	2.891	2.387	50
Svanemøllen-Hellerup	2,0	171	-	111	-	-	-	2,00	-	2,00	-	-	-	564	564	60
Hellerup-Lyngby	6,1	57	57	37	37	-	-	6,00	8,50	6,00	8,50	-	-	1.363	1.147	50
Lyngby-Holte	5,1	57	57	37	37	-	-	4,50	6,50	4,50	6,50	-	-	1.034	959	56
Holte-Hillerød	17,5	57	-	37	-	-	-	13,50	-	13,50	-	-	-	1.269	1.645	78
Hellerup-Klampenborg	5,5	57	-	37	-	-	-	8,00	-	8,00	-	-	-	752	517	41
Hellerup-Flintholm	7,2	114	-	71	-	-	-	10,50	-	10,50	-	-	-	1.943	1.332	41
Flintholm-Ny Ellebjerg	4,5	114	-	71	-	-	-	7,50	-	7,50	-	-	-	1.388	833	36
														30.589	24.475	48,0

MP



S18-S19		Trafikomfang						Rejsetid						Totaler		
Strækning	Afstand i km	Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time
		Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning			
		Køge-Solrød Strand	9,7	57	-	37	-	-	-	10,00	-	10,00	-			
Solrød Strand-Hundige	10,6	57	-	74	-	-	-	9,50	-	9,50	-	-	-	1.245	1.389	67
Hundige-Dybbølsbro	17,8	57	57	37	37	-	-	18,00	22,50	18,00	22,50	-	-	3.807	3.346	53
Høje Tåstrup-Glostrup	8,3	57	-	37	-	4	-	9,00	-	9,00	-	9,00	-	882	813	55
Glostrup-Valby	7,3	57	-	37	-	4	-	10,00	-	10,00	-	7,00	-	968	715	44
Frederikssund-Ballerup	23,9	57	-	37	-	-	-	21,00	-	21,50	-	-	-	1.993	2.247	68
Ballerup-Valby	14,0	57	57	37	-	-	-	20,00	16,50	20,00	-	-	-	2.821	2.114	45
Valby-Dybbølsbro	3,0	171	-	74	-	4	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.121	747	40
Dybbølsbro-København H	0,9	285	-	148	-	4	-	2,50	-	2,50	-	4,00	-	1.099	393	21
København H-Østerport	3,1	285	-	148	-	4	-	6,50	-	6,50	-	6,00	-	2.839	1.355	29
Østerport-Svanemøllen	2,7	228	-	148	-	17	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.769	1.061	36
Svanemøllen-Farum	21,5	57	-	37	-	17	-	26,50	-	26,50	-	23,50	-	2.891	2.387	50
Svanemøllen-Hellerup	2,0	171	-	111	-	-	-	2,00	-	2,00	-	-	-	564	564	60
Hellerup-Lyngby	6,1	57	57	37	37	-	-	6,00	8,50	6,00	8,50	-	-	1.363	1.147	50
Lyngby-Holte	5,1	57	57	37	37	-	-	4,50	6,50	4,50	6,50	-	-	1.034	959	56
Holte-Hillerød	17,5	57	-	37	-	-	-	13,50	-	13,50	-	-	-	1.269	1.645	78
Hellerup-Klampenborg	5,5	57	-	37	-	-	-	8,00	-	8,00	-	-	-	752	517	41
Hellerup-Flintholm	7,2	114	-	71	-	-	-	10,50	-	10,50	-	-	-	1.943	1.332	41
Flintholm-Ny Ellebjerg	4,5	114	-	71	-	-	-	7,50	-	7,50	-	-	-	1.388	833	36
													30.683	24.475	47,9	

S20-S24		Trafikomfang						Rejsetid						Totaler		
Strækning	Afstand i km	Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Grundbetjening 05.00-00.59		Supplement i dagtimer		Ekstra i myldretid		Tidsforbrug	Produktion	Hastighed km/time
		Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning	Tog 1	Tog 2	Tog a	Tog b	7-9 og 15-18 aktuel retning	7-9 og 15-18 modsat retning			
		Køge-Solrød Strand	9,7	57	-	37	-	-	-	10,00	-	10,00	-			
Solrød Strand-Hundige	10,6	57	-	74	-	-	-	9,50	-	9,50	-	-	-	1.245	1.389	67
Hundige-Dybbølsbro	17,8	57	57	37	37	-	-	18,00	22,50	18,00	22,50	-	-	3.807	3.346	53
Høje Tåstrup-Glostrup	8,3	57	-	37	-	4	-	9,00	-	9,00	-	9,00	-	882	813	55
Glostrup-Valby	7,3	57	-	37	-	4	-	10,00	-	10,00	-	7,00	-	968	715	44
Frederikssund-Ballerup	23,9	57	-	37	-	-	-	21,00	-	21,50	-	-	-	1.993	2.247	68
Ballerup-Valby	14,0	57	57	37	-	-	-	20,00	16,50	20,00	-	-	-	2.821	2.114	45
Valby-Dybbølsbro	3,0	171	-	74	-	4	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.121	747	40
Dybbølsbro-København H	0,9	285	-	148	-	4	-	2,50	-	2,50	-	4,00	-	1.099	393	21
København H-Østerport	3,1	285	-	148	-	4	-	6,50	-	6,50	-	6,00	-	2.839	1.355	29
Østerport-Svanemøllen	2,7	228	-	148	-	17	-	4,50	-	4,50	-	4,50	-	1.769	1.061	36
Svanemøllen-Farum	21,5	57	-	37	-	17	-	26,50	-	26,50	-	23,50	-	2.891	2.387	50
Svanemøllen-Hellerup	2,0	171	-	111	-	-	-	2,00	-	2,00	-	-	-	564	564	60
Hellerup-Lyngby	6,1	57	57	37	37	-	-	6,00	8,50	6,00	8,50	-	-	1.363	1.147	50
Lyngby-Holte	5,1	57	57	37	37	-	-	4,50	6,50	4,50	6,50	-	-	1.034	959	56
Holte-Hillerød	17,5	57	-	37	-	-	-	14,50	-	14,50	-	-	-	1.363	1.645	72
Hellerup-Klampenborg	5,5	57	-	37	-	-	-	8,00	-	8,00	-	-	-	752	517	41
Hellerup-Flintholm	7,2	114	-	71	-	-	-	10,50	-	10,50	-	-	-	1.943	1.332	41
Flintholm-Ny Ellebjerg	4,5	114	-	71	-	-	-	7,50	-	7,50	-	-	-	1.388	833	36
													30.777	24.475	47,7	

OK



18 Bilag 8: Langsigtet trafikvision

Trafikervision Timemodel: Mindste antal tog pr tidsinterval ⁰⁾

	Grundbetjening				Supplement					Ekstra i myldretid		
	Alle dage 05.00-00.59 ¹⁾	tog/time	me-fr nat 01.00-4.59	lo-ee nat 01.00-4.59	me-fr dagtimer	tog/time	Lørdage	tog/time	Søndage	tog/time	me-fr 7-9 og 15-18 ekstual retn.	me-fr 7-9 og 15-18 modsat retn.
København H - Lufthavnen 2)	117	(6)	4	4								
Lufthavnen - Landegrænsen 2)	60	(3)	4	4							18	8
Helsingør - Nivå	59	(3)		4							15	7
Nivå - København H	59	(3)		4	43	(3)	34	(3)	34	(3)	15	7
København H - Kastrup	38	(2)										
København H - Roskilde	95	(5)	1	4	26	(2)	18	(2)	24	(2)	10	
Roskilde - Ringsted	57	(3)	1	2	13	(1)	9	(1)	12	(1)	5	
København - Køge Nord	114	(6)			13	(1)						
Køge Nord - Køge	19	(1)			13	(1)						
Køge Nord - Ringsted	95	(5)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Næstved	38	(2)			13	(1)	9	(1)	11	(1)	5	
Næstved - Vordingborg	38	(2)									5	
Vordingborg - Nykøbing F	38	(2)									5	
Nykøbing F - Rødby Færge												
Roskilde - Holbæk	38	(2)			13	(1)					5	
Holbæk - Kalundborg	19	(1)									5	
Roskilde - Køge 3)	19	(1)			13	(1)						
Køge - Næstved	19	(1)			13	(1)	9	(1)	12	(1)		
Ringsted - Slagelse	95	(5)	1	2								
Slagelse - Nyborg	95	(5)	1	2								
Nyborg - Odense	95	(5)	1	2								
Odense - Middelfart	114	(6)	1	2								
Middelfart - Fredensborg	76	(4)	1	2								
Middelfart - Kolding	38	(2)										
Fredensborg - Vejle	76	(4)	1	2	12	(1)						
Vejle - Skanderborg	76	(4)	1	2								
Skanderborg - Aarhus H	76	(4)	1	2								
Aarhus H - Langå	38	(2)	1	2								
Langå - Hobro	38	(2)	1	2								
Hobro - Skørping	38	(2)	1	2								
Skørping - Aalborg	38	(2)	1	2								
Aalborg - Hjørring	6	(0,3)										
Hjørring - Frederikshavn	6	(0,3)										
Fredensborg - Kolding	19	(1)			13	(1)						
Kolding - Lunderskov	57	(3)										
Lunderskov - Tinglev	19	(1)										
Tinglev - Sønderborg	10	(0,5)										
Tinglev - Padborg	10	(0,5)										
Lunderskov - Bramming	38	(2)										
Bramming - Esbjerg	38	(2)										
Vejle - Heming	19	(1)			12	(1)					2	
Heming - Struer	19	(1)			12	(1)					5	5
Odense - Ringe	38	(2)			13	(1)	9	(1)				
Ringe - Svendborg	19	(1)			13	(1)	9	(1)				

0) Visionen angiver en langsigtet planlægningsforudsætning for trafikken efter 2024. Det præcise antal togafgange i ydertimerne - må forventes at blive nedjusteret.

1) På lørdage og søndage kan grundbetjeningen reduceres med 10 pct på grund af senere trafikstart om morgenen. Det pligtige antal tog afrundes til nærmeste hele antal tog f.eks. 17 tog i stedet for 19 eller 49 tog i stedet for 54.

2) Øresundstrafikken udføres i henhold til kontraktens kapitel 2. Forpligtelsen kan variere i forhold til det angivne.

3) DSB skal ikke planlægge den fremtidige trafik på strækningen Roskilde - Køge.

MR



19 Bilag 9: Krav til kunderettidighed på pendlers-trækninger

Side 94/123

Pendlerstrækning	index	Minimumskrav										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Øjem- og regional												
København-Helsingør	1,000		81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København-Kastrup	1,000		81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København - Roskilde	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København - Kalundborg	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København - Nykøbing F	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Roskilde - Køge - Næstved	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København - Odense	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
København - Ringsted	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Odense - Fredericia	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Odense - Svendborg	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Kolding - Padborg/Sønderborg	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Kolding - Esbjerg	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Kolding - Fredericia - Vejle	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Fredericia - Struer	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Fredericia - Århus	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Århus - Aalborg	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Aalborg - Frederikshavn	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
Århus - Grenaa	1,000	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7	
S-tog												
Dybbølsbro - Køge	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Hellerup - Flintholm - Ny Ellebjerg	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Hellerup - Klampenborg	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Hellerup - Hillerød	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Valby - Frederikssund	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Valby - Høje Taastrup	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	
Valby - Nørreport - Hellerup	1,000	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4	

De ovenfor angivne strækningsbaserede minimumskrav er, med undtagelse af år 2015, alene indikative, idet DSB årligt inden udgangen af 3. kvartal fastlægger det kommende års niveau med baggrund i det aktuelle kendskab til næste års planlagte sporarbejder m.v. for de enkelte strækninger, som oplyst i Banedanmark's Netredøgørelse. Fastlæggelse af minimumskravene for 2016 sker således i 3. kvartal 2015.

MR



20 Bilag 10: Kundetilfredshed

Side 95/123

DSB måler kundetilfredsheden blandt passagererne.

20.1 Måleparametre

20.1.1 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:

Fjern – og regionaltog	S-tog
<ul style="list-style-type: none">• Rejsen alt i alt• DSB's serviceniveau på denne rejse• Den information, som blev givet i toget• Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse• Mulighed for at have den samme siddeplads på hele denne rejse• Togpersonalet• Togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets stand m.m.)• Indvendig rengøring i toget• Rejsetiden for denne rejse	<ul style="list-style-type: none">• Rejsen alt i alt• S-togs serviceydelser på denne rejse• Togets højtalerinformation på denne rejse• Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse• Mulighed for at få en siddeplads på denne rejse• Togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets stand m.m.)• Indvendig rengøring i toget• Rejsetiden for denne rejse

20.1.2 De nævnte hovedparametre skal vurderes på en skala fra 0-10, hvor der gives respondenter mulighed for at svare "ved ikke".

20.1.3 Transportministeriet 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. Såfremt Transportministeriet ønsker at benytte sig af sin ret til at kræve yderligere hovedparametre afdækket, skal Transportministeriet varsle dette over for DSB med minimum 3 måneders skriftligt varsel.

20.1.4 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:

ME



Rejsehjemmel Fjern – og regionaltog	Rejsehjemmel S-tog
<ul style="list-style-type: none">• Almindelig billet (1 eller 2 klipsbillet)• 65-billet• 10-turs klippekort• Ungdomsbillet• Pendler- eller månedskort• Ungdomskort (tidligere Hypercard/Uddannelseskort)• DSB Orange• DSB Minigruppebillet• Rejsekort• Erhvervskort• Frikort• International billet• Anden billet• Ved ikke	<ul style="list-style-type: none">• Kontantbillet/SMS• Klippekort• Ungdomskort• Måned- eller periodekort (med PBS aftale)• Måned- eller periodekort (uden PBS aftale)• Erhvervskort• Pensionistkort• Rejsekort• Andet• Ved ikke
Rejseformål Fjern- og regionaltog	Rejseformål S-tog
<ul style="list-style-type: none">• Rejse til/fra arbejdssted• Rejse til/fra uddannelsessted• Forretnings- eller tjenesterejse• Kursus i forbindelse med erhverv• Besøge familie/venner• Indkøb, bytur, sport, kultur• Ferie• Andet formål	<ul style="list-style-type: none">• Rejse til/fra arbejdssted• Rejse til/fra uddannelsessted• Forretnings- eller tjenesterejse• Kursus i forbindelse med erhverv• Besøge familie/venner• Indkøb, bytur, sport, kultur• Ferie• Andet formål

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

20.2 Stikprøveplan

20.2.1 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 kundetilfredsheds-målinger foretages i en periode, hvor det må forventes at være et repræsentativt udsnit af DSB's passagerer, der indgår i undersøgelsen.

20.2.2 Den samlede stikprøve skal for hver halvårslige kundetilfredshedsmåling være på mindst 8.500 besvarelser for Fjern- og Regionaltog og mindst 3.400 for S-tog. Undersøgelserne gennemføres i det samme tidsrum hvert år (uge 10-13 og uge 36-39).

20.2.3 Spørgeskemaerne fordeles inden for nedenstående tidsbånd:



- a) Hverdag: kl. 06.00-9.00, kl. 9.00-15.00, kl. 15.00-18.00, kl. 18.00-23.00
- b) Weekend: kl. 06.00-15.00, 15.00-23.00

Side 97/123

20.2.4 Særligt for Fjern- og regionaltog gælder følgende:

- a) 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.
- b) DSB planlægger uddeling af 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 København-Roskilde, InterCity og Lyntog).
- c) 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.
- d) Skemaerne uddeles tilfældigt blandt passagererne således, at de forskellige pladskategorier (Standard, DSB 1', Hvileplads, Familieplads, Klapsæder) er repræsenteret.
- e) Tællestrækninger udgør samtlige DSB-delstrækninger, og er følgende:

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

MF



Den præcise afgrænsning af tællestrækninger kan tilpasses og ændres ved ændringer i den aktuelle køreplan samt for at optimere gennemførelsen af tilfreds-hedsmålingen, så længe passagerer på alle ovenstående strækninger er repræ-senteret i målingen af kundetilfredsheden. Eventuelle ændringer i afgrænsnin-gen af den enkelte delstrækning kan iværksættes uden, at det kræver en æn-dring af nærværende kontraktbilag.

- f) Efter dataindsamling vægtes stikprøven på baggrund af DSB's seneste statistik på området med henblik på at opnå den ønskede repræsentati-vitet. 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 ud-gangspunkt 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 ni-veau 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, 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 sene-ste 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 opdelt jf. de tidligere amter: Vægtning i forhold til passagerernes reelle fordeling på rejserelationerne.

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

- g) Undersøgelserne foretages som halvårige stikprøveundersøgelser i form af spørgeskemaer, som uddeles i DSB's tog.
- h) Kundetilfredsheden opgøres separat på følgende rejsetyper:



- Fjerntrafikken (InterCity, Lyntog samt InterCity Bornholm),
- Den sjællandske regionaltrafik (inkl. EuroCity: København-Rødby Færge)
- Den jysk/fynske regionaltrafik (inkl. EuroCity: Østjylland-Padborg)
- DSB's samlede trafik, hvor de forskellige rejsetyper vægtes indbyrdes i forhold til det samlede antal rejser af hver type

20.2.5 Særligt for S-tog gælder følgende:

Stikprøven tilrettelægges på baggrund af den nyeste tilgængelige passagertælling, således at den relative andel af besvarelse fra en given S-togsstation svarer til denne stations relative andel af det samlede antal passagerer på S-banenettet. Der deles altid minimum 50 skemaer ud pr. station.

20.3 Principper for beregning af tilfredshed

20.3.1 Beregningen af den sammenvejede kundetilfredshed på den viste 0-10 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 Fjern- og regionaltog	Hovedparameter S-tog	Vægtning
Hvor tilfreds er du med: Rejsen alt i alt	Hvor tilfreds er du med: Rejsen alt i alt	25 pct.
Hvor tilfreds er du med: DSB's serviceniveau på denne rejse	Hvor tilfreds er du med: S-togs serviceydelser på denne rejse	25 pct.
Hvor tilfreds er du med: <ul style="list-style-type: none">• Den information, som blev givet i toget• Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse• Mulighed for at have den samme siddeplads på hele denne rejse• Togpersonalet• Togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets stand m.m.)	Hvor tilfreds er du med: <ul style="list-style-type: none">• Togets højtalerinformation på denne rejse• Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse• Mulighed for at få en siddeplads på denne rejse• Togets generelle standard (herunder pladsforhold, interiørets stand m.m.)	Samlet 50 pct. med en ligelig fordeling mellem de 6-9 parametre. (dvs. 6,25 pct. til hver i tilfælde af 8 parametre)



<ul style="list-style-type: none">• Indvendig rengøring i toget• Rejsetiden for denne rejse• Evt. supplerende parametre (max 2) som Transportministeriet måtte fordre målt i undersøgelserne (jf. Pkt. 20.1.3)	<ul style="list-style-type: none">• Indvendig rengøring i toget• Rejsetiden for denne rejse• Evt. supplerende parametre (max 2) som Trafikministeriet måtte fordre målt i undersøgelserne (jf. Pkt. 20.1.3)	
--	---	--

20.3.2 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.

20.3.3 I forbindelse med DSB's halvårslige rapportering af resultatet af den gennemførte kundetilfredshedsmåling, jf. pkt. 23.6.1, er DSB forpligtet til at levere resultatet på ovenstående enkeltparametre samt de parametre, som Transportministeriet måtte kræve medtaget i målingen. Ved rapporteringen angives tilfredsheds målet for enkeltparametrene uvægtet, hvorimod det samlede tilfredsheds mål angives med den ovenfor beskrevne vægtning.

af



21 Bilag 11: Samarbejdet med operatøren i Midt- og Vestjylland

Side 101/123

21.1 DSB's forhandlede offentlig service trafik på strækninger berørt af udbud

Fællesstrækninger

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

21.1.2 DSB togbetjener Aarhus, 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.

21.1.3 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).

21.1.4 Retningslinjer for indtægtsdeling er nærmere beskrevet i afsnit 21.5 nedenfor under "Fordeling af billetindtægter".

Kontraktperiode fra køreplansskift december 2010

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

21.1.6 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 Transportministeriet om offentlig service trafik. Kørslen udføres uden vederlag fra operatøren af den udbudte passagertogstrafik i Midt- og Vestjylland (herefter benævnt Operatør MVJ).

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

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

MF



21.1.9 Ved forsinkelser gælder Operatør MVJ's forretningsbetingelser ved forsinkelser opstået i Operatør MVJ'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

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

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

21.1.12 Operatør MVJ og DSB aftaler indbyrdes den hensigtsmæssige koordinering. Såfremt enighed ikke opnås, vil DSB ved fastlæggelse af overgangstidspunkterne⁴ for et givet fjerntog afsætte tilstrækkelig tid til, at toget kan anvendes til betjening af samtlige stationer mellem Aarhus og Struer hhv. Struer og Thisted i begge retninger, vendetid i Struer hhv. Thisted samt tillæg af op til en time. Operatør MVJ er forpligtet til at tilrettelægge sin køreplan, så toget kan passere overgangsstationerne på de hermed fastsatte tidspunkter.

21.2 Priser

21.1 DSB har forpligtet sig til at indgå en række lejeaftaler m.v. med Operatør MVJ. Transportministeriet har i dialog med DSB forud for udbuddet fastlagt de i disse lejemål gældende priser.

21.2 DSB kan frit indgå frivillige, kommercielle aftaler med Operatør MVJ om forhold, der ikke er omfattet af disse retningslinjer. DSB kan frit fastlægge og regulere priserne i forbindelse med sådanne aftaler.

21.3 Materiel

21.3.1 DSB er i overensstemmelse med aftalen om leje af MR/MRD med Operatøren MVJ forpligtet til at stille det af den hidtidige Operatør MVJ benyttede og af aftalen med Operatøren MVJ omfattede rullende materiel til rådighed for den trafik Operatøren MVJ udfører som offentlig service efter kontrakt med Trafikstyrelsen.

Udlejning af materiel



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

21.3.3 Ved lejers væsentlige misligholdelse af lejekontrakten vil DSB orientere Transportministeriet. DSB vil ikke hæve en lejeaftale, før Transportministeriet forud er orienteret herom. Med mindre konkrete omstændigheder tilsiger andet, vil DSB ikke hæve en lejeaftale, før Transportministeriet har haft lejlighed til at sætte sig ind i baggrunden for lejers væsentlige misligholdelse og DSB's ønske om at hæve lejeaftalen.

Klargøringsanlæg og værksteder

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

21.4 Stationer

Stationer til udlejning

21.4.1 Ansvar for driften af stationer overdrages til Operatør MVJ.

21.4.2 Der er udarbejdet en samlet lejekontrakt for alle de stationer hvor Operatør MVJ overtager driften med et bilag for hver station.

21.4.3 I det omfang, DSB råder over elektronisk passagerinformation, togviserskilte og højtalerinformation, stilles dette til rådighed for Operatør MVJ. Indtægter fra reklamepladser tilfalder Operatør MVJ, som ligeledes har ret til at indgå aftaler om reklamering, idet fritstående reklamestandere dog tilhører Banedanmark.

Etablering af salg

21.4.4 DSB afstår fra at etablere parallelle billetsalg eller agentsalg i stationsbygningen eller DSB-ejede bygninger ved betjente stationer, der ikke togbetjenes af DSB.

21.4.5 Hvis Operatør MVJ's serviceniveau (eget personale eller agent) efter DSB's opfattelse ikke er tilfredsstillende, og Operatør MVJ på forhånd er blevet gjort opmærksom herpå, uden at der er sket ændringer, kan DSB indstille til Transportministeriet, 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.



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

Stationer under DSB's driftsansvar

21.4.7 Ansvar for drift af stationerne Aarhus, Hadsten, Langå, Struer, Holstebro, Bramming, Esbjerg, Herning og Skanderborg, der efter et udbud fortsat skal betjenes af DSB, påhviler DSB. DSB modtager Operatør MVJ på disse stationer i henhold til Transportministeriets 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 Transportministeriet om offentlig service trafik.

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

21.5 Takster

Kombinerede billetter

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

21.5.2 DSB fastsætter i fællesskab med Operatør MVJ fælles takster for standardbilletter inden for rammerne af nærværende kontrakt og lov om trafikkselskaber. Såfremt Operatør MVJ og DSB ikke kan nå til enighed om fastsættelse af fælles takster, håndteres takststigningen i overensstemmelse med pkt. 4.1.3 i nærværende trafikkontrakt.

21.5.3 DSB er forpligtet til at sælge kombinerede billetter fra alle DSB stationer.

21.5.4 DSB og Operatør MVJ 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

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



Billetsalg

21.5.6 DSB vil forestå den samme oplysningservice om rejsemuligheder til de udbudte strækninger, som DSB har ydet over for den hidtidige Operatør MVJ indtil 11. december 2010. I det omfang Operatør MVJ's billetter kan sælges via ROSA er DSB forpligtet til at varetage salg af billetter for Operatør MVJ på fællesstationer.

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

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

Særlige billetordninger

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

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

21.5.11 DSB vil udstede kombinerede cykelbilletter. DSB vil foretage afregning af kombinerede cykelbilletter med Operatør MVJ.

21.5.12 I det omfang Undervisningsministeriet også fremover ønsker at indgå en samlet aftale med DSB, i stedet for aftaler med de enkelte transportører, vil DSB fortsat have den fulde forpligtelse til at levere lejrskolerejser og køber i fornødent omfang transport hos Operatør MVJ.

21.5.13 Operatør MVJ kan efter aftale med DSB overlade til DSB at udstede uddannelseskort. DSB ville i givet fald modtage 5 pct. i provision for opgaven.

21.5.14 SU-kort udstedes ikke centralt, men i billetsalg. Operatøren MVJ er således forpligtet til selv at udstede SU-kort.

21.5.15 DSB påtager sig vederlagsfrit at afregne alle SU-kort og Uddannelseskort med Statens Uddannelsesstøtte DSB betaler til Operatør MVJ dennes andel af den ydede rabat på SU-kort og Uddannelseskort i forbindelse med den løbende indtægtsfordeling.



21.5.16 Ungdoms- og pensionistkort udstedt af Operatør MVJ 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.

21.5.17 DSB vil administrere fordelingen af Transportministeriets tilskud til særlige rabatter, jf. appendiks 1. DSB og Operatør MVJ kan forlange, at fordelingen korrigeres i forhold til de faktiske salgstal. DSB vil i så fald forestå beregning af fordelingen.

21.5.18 DSB vil, i det omfang Forsvarets Personeltjeneste også fremover ønsker at indgå en samlet aftale med DSB omfattende den statslige jernbanetrafik, administrere betalingen fra Forsvarsministeriet vedrørende fribefordring af værnepligtige, herunder fordelingen af tilskuddet mellem DSB og Operatør MVJ samt eventuelle andre togoperatører. Fordelingen af tilskuddet sker på baggrund af fordelingen i det udførte transportarbejde (personkilometre) af de frirejseberettigede.

21.5.19 DSB og Operatør MVJ kan forlange fordelingen af tilskuddet korrigeret på baggrund af en undersøgelse af fordelingen af transportarbejdet for de frirejseberettigede. En sådan undersøgelse iværksættes i fællesskab, såfremt en af parterne ønsker det. DSB og Operatør MVJ deler udgifterne til undersøgelsen med samme procentfordeling som fordelingen af transportarbejdet.

Fordeling af billetindtægter

21.5.20 Fordelingen af billetindtægter mellem Operatør MVJ og DSB sker efter samme principper, som er gældende for billetindtægtsdelingen mellem DSB og Arriva Tog A/S frem til og med 2010, som anført herunder.

21.5.21 Der deles efter strækninger. I den forbindelse sondres mellem tre kategorier af strækninger (strækningstyper):

A) Fællesstrækninger

Der findes fire fællesstrækninger:

Fællesstrækning Skanderborg - Aarhus H.

Fællesstrækning Aarhus H.- Langå

Fællesstrækning Struer-Holstebro

Fællesstrækning Esbjerg-Bramming

B) Operatør MVJ strækninger

Operatør MVJ strækninger defineres som strækninger udover fællesstrækninger, hvor Operatør MVJ udfører offentlig service trafik.



C) DSB-strækninger

DSB-strækninger defineres som de strækninger udover fællesstrækninger og Operatør MVJ strækninger, hvor DSB udfører trafik.

Delingsreglerne er symmetriske uanset de efterfølgende skemaers angivelse af start- og slutpunkt for så vidt angår, om der rejses fra eksempelvis Thisted til Silkeborg eller fra Silkeborg til Thisted.

21.5.22 I de tilfælde, hvor der kan rejses ad flere ruter mellem to stationer, deles i henhold til den strækning passageren har købt billet til.

21.5.23 Billetindtægter fordeles mellem Operatøren og DSB i henhold til nedenstående regler.

- a) Regel 1: Indtægten fra rejser, der både starter og slutter på stationer på strækninger defineret som fællesstrækninger, og ikke passerer en DSB-strækning, tilfalder Operatør MVJ, uanset hvilket tog de er foretaget i.
- b) 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), og ikke passerer en DSB-strækning, tilfalder Operatør MVJ.
- c) 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), og ikke passerer en Operatør MVJ strækning, tilfalder DSB.
- d) Regel 4: Indtægten fra rejser, der starter på en Operatør MVJ strækning og slutter på en DSB strækning (eller omvendt), eller rejser, der både starter og slutter på en Operatør MVJ strækning og undervejs forløber over en DSB strækning (eller omvendt), deles mellem DSB og Operatør MVJ i henhold til visse fastlagte delingspunkter, der fremgår af tabel 2. Delingen sker i henhold til de relative afstande målt i skinnekm.
- e) Regel 5: Indtægter for rejser på Operatør MVJ strækninger tilfalder Operatør MVJ.
- f) Regel 6: Indtægter for rejser på DSB-strækninger forbliver i DSB.

21.5.24 I de tilfælde, hvor en rejse kun indbefatter den ene operatørs strækning(er) og en eller flere fællesstrækninger deles indtægten ikke. I de tilfælde hvor rejsen forløber over både Operatør MVJ strækninger og DSB-strækninger og eventuelt fællesstrækninger, deles i henhold til visse fastlagte delingspunk-



ter, der fremgår af tabel 2. Delingen sker i henhold til de relative afstande målt i skinnekm.

Side 108/123

Tabel 1:

Kombination	Eksempel
Ved rejser, der udelukkende går på DSB- og Operatør MVJ strækninger (altså ikke på fællesstrækninger) deles ved hvert skift mellem DSB og operatør-strækninger.	Fredericia - Herning - Skjern deles i Herning
Ved rejser der udelukkende består af DSB-strækninger og fællesstrækninger går hele indtægten til DSB	Grenå-Horsens går til DSB
Ved rejser der udelukkende består af Operatør MVJ strækninger og fællesstrækninger går hele indtægten til Operatør MVJ.	Ribe-Esbjerg-Varde går til Operatør MVJ.
Ved rejser der både består af fællesstrækninger, Operatør MVJ strækninger og DSB-strækninger deles i henhold til skinnekm. og efter delingspunkter anført i tabel 2. I de tilfælde, hvor en fællesstrækning ligger i den ene ende af rejsen, tildeles indtægten fra denne fællesstrækning til den operatør, hvis strækning grænser op til fællesstrækningen.	Aarhus-Silkeborg-Holstebro deles så Operatør MVJ modtager delen Aarhus-Herning og DSB modtager delen Herning-Holstebro. Aarhus-Silkeborg-Holstebro-Thisted deles, så Operatør MVJ modtager delen Aarhus-Herning, DSB modtager delen Herning-Struer og Operatør MVJ modtager delen Struer-Thisted. Grenå-Langå-Struer-Vemb deles så DSB modtager Grenå-Aarhus og Operatør MVJ modtager Aarhus-Langå-Struer-Vemb. Silkeborg-Fredericia-Ribe deles så Operatør MVJ modtager Silkeborg-Skanderborg og Bramming-Ribe, mens DSB modtager delen Skanderborg-Bramming

Tabel 2. Angivelse af delepunkter for deling af indtægter for kombinerede rejser

Strækningsangivelse			Delepunkt
Fra/til	Rejse over strækning	Til/fra	
Operatør MVJ	Ulstrup-Langå-Randers	DSB	Langå

14



Operatør MVJ	Ulstrup-Langå-Hadsten	DSB	Aarhus
Operatør MVJ	Alken-Skanderborg-Horsens	DSB	Skanderborg
Operatør MVJ	Alken-Skanderborg-Hørning	DSB	Aarhus
Operatør MVJ	Humlum/Vinderup-Struer-Hjerm	DSB	Struer
Operatør MVJ	Bur-Holstebro-Avlum	DSB	Holstebro
Operatør MVJ	Studsgård-Herning-Vildbjerg	DSB	Herning
Operatør MVJ	Studsgård-Herning-Brande	DSB	Herning
DSB	Vildbjerg-Herning-Birk CP	Operatør MVJ	Herning
DSB	Brande-Herning-Birk CP	Operatør MVJ	Herning
Operatør MVJ	Esbjerg N-Esbjerg-Tjæreborg	DSB	Esbjerg
Operatør MVJ	Sejstrup-Bramming-Gørding	DSB	Bramming

I tabel 2 angives, hvordan rejser, som forløber over både Operatør MVJ strækninger og DSB-strækninger og eventuelt fællesstrækninger, deles. Delepunkterne angiver det sted, hvor indtægten skifter mellem Operatør MVJ og DSB. Som eksempel på anvendelse af skemaet kan nævnes en rejse fra Viborg til Horsens over Langå. Denne forløber fra en Operatør MVJ strækning over delstrækningen Ulstrup-Langå-Hadsten til en DSB-strækning. Rejsen passerer således stationerne i række nr. 2 i skemaet, hvorfor indtægten i dette tilfælde deles i Aarhus.

Appendiks 1: Beregning af andel af Socialministeriets bloktilskud

	Rejser (tus)	Omsætning (tus kr.)	DSB-andel	Operatør MVJ-andel	Operatør MVJ-andel i pct.
Ungdomsbilletter, billig	2.099	151.332	139.424	10.216	6,75 pct.
Ungdomsbilletter, normal	1.478	180.091	165.635	12.070	6,70 pct.
Ungdomsbilletter, i alt	3.577	331.423	305.059	22.286	6,72 pct.
65-billet, billig	1.059	86.042	80.622	3.456	4,02 pct.
65-billet, normal	411	49.825	46.560	2.172	4,36 pct.
65-billet, i alt	1.470	135.867	127.182	5.628	4,14 pct.
SUM	5.047	467.290	432.241	27.914	5,97 pct.



22 Bilag 12: Definition af Indtægtsdækning

Side 110/123

Nøgletallet *Indtægtsdækning* beregnes som passagerindtægter divideret med driftsomkostninger for et kalenderår.

Passagerindtægter omfatter alle passagerindtægter vedrørende togtrafikken, som opgjort i DSB's årsrapport.

Driftsomkostninger omfatter alle driftsomkostninger som opgjort i DSB's årsrapport vedrørende aktiviteter dækket af denne kontrakt dog undtaget indledende projektkostninger for materielanskaffelser (forberedelse, specifikation, udbud & kontraktindgåelsesomkostninger) som ikke efterfølgende aktiveres.

Omkostninger i årsrapporten, som ikke repræsenterer en reel udgift for DSB som helhed, men kun interne mellemregninger mellem forskellige dele af virksomheden, indgår ikke i opgørelsen af omkostningerne.



23 Bilag 13: Rapportering

Side 111/123

23.1 Generelle krav vedr. rapportering

23.1.1 Til dokumentation for kontraktens gennemførelse skal DSB til Transportministeriet fremsende nedenstående rapporteringer om en række forhold vedrørende de forpligtelser, der følger af nærværende kontrakt. Nedenstående rapporteringer ligger ud over de rapporteringskrav, der fremgår af gældende regnskabsreglementet for DSB samt DSB-loven. Rapporteringerne skal sikre, at Transportministeriet er orienteret om alle væsentlige forhold vedrørende DSB's forpligtelser i medfør af nærværende kontrakt.

23.1.2 Det er DSB's ansvar at sikre, at rapporteringerne er korrekte og retvisende, herunder rapporteringer, der baseres på oplysninger fra eksterne kilder, eksempelvis Banedanmark. Det er DSB's ansvar, at rapporteringerne fremsendes i den aftalte form og kvalitet samt til aftalte tidspunkter.

23.1.3 Såfremt DSB fremsender en mangelfuld rapportering til Transportministeriet, skal DSB efterfølgende fremsende opdateret, korrekt og retvisende rapportering til Transportministeriet.

23.1.4 Såfremt det ikke er muligt for DSB at fremsende en pligtig rapportering inden for den fastsatte frist, skal DSB meddele dette til Transportministeriet med oplysning om årsag samt, hvornår den pågældende rapportering kan fremsendes til Transportministeriet.

23.1.5 Senest tre måneder efter underskrivelse af nærværende kontrakt skal DSB fremsende udkast til opstilling af rapporteringsformat af de i afsnit 23.5, 23.6, 23.7 og 23.8 anførte rapporteringskrav til Transportministeriet. Transportministeriet skal godkende DSB's udkast til rapporteringsformat af de pkt. 23.5, 23.6, 23.7 og 23.8 anførte rapporteringskrav. For data af talmæssig karakter aftales dataformat og leverancemetode mellem DSB og Transportministeriet.

23.1.6 Såfremt der udvikles redskaber, der muliggør en mere præcis rapportering er DSB forpligtet til at oplyse Transportministeriet om dette samt at anvende sådanne.

23.1.7 Udover den rapportering, der er beskrevet i Kontrakten, er DSB forpligtet til af egen drift at oplyse Transportministeriet om ethvert forhold der kan hindre, forstyrre eller true DSB's opfyldelse af Kontrakten.

23.1.8 Transportministeriet kan udover den i nærværende bilag angivne rapportering kræve oplysninger om et hvert forhold, der vedrører Kontrakten og kontraktopfyldelsen.



23.2 Møder

23.2.1 DSB er forpligtet til at deltage i kontraktopfølgingsmøder, der har til formål at understøtte Transportministeriets løbende opfølgning af DSB's opfyldelse af den indgåede kontrakt. Kontraktopfølgingsmøderne afholdes en gang i kvartalet medmindre Transportministeriet beslutter andet.

23.2.2 På kontraktopfølgingsmøderne skal DSB og Transportministeriet deltage med repræsentanter, der har mandat til at indgå de fornødne aftaler samt til at sikre at de på kontraktopfølgingsmøderne aftalte aktiviteter iværksættes.

23.2.3 Med udgangspunkt i de fremsendte rapporter fastlægger Transportministeriet dagsorden og skriver referat fra kontraktopfølgingsmøderne. Transportministeriet kan desuden indkalde DSB til andre møder vedrørende DSB's opfyldelse af nærværende kontrakt.

23.3 Frister for fremsendelse af rapporteringer

DSB er forpligtet til at fremsende rapporteringer til Transportministeriet hver måned, hvert kvartal, hvert halvår samt hvert år i hele kontraktperioden.

- a) Månedlige rapporter, jf. pkt. 23.8, sendes til Transportministeriet senest 20 arbejdsdage efter udløb af pågældende måned.
- b) Kvartalsvise rapporteringer, jf. pkt. 23.7, sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage efter udløb af pågældende kvartal.
- c) Halvårlige rapporteringer, jf. pkt. 23.6, sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage efter udløb af pågældende halvår eller, såfremt rapportering ikke følger halvåret, 30 arbejdsdage efter de relevante data foreligger.
- d) Årlige rapporteringer, jf. pkt. 23.5, sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage efter udløb af pågældende år, eller, såfremt rapportering ikke følger året, 30 arbejdsdage efter de relevante data foreligger.

23.4 Offentliggørelse af rapporteringerne

Oplysninger, der følger af pkt. 23.5, 23.6, 23.7 og 23.8 nedenfor er offentligt tilgængelige, og DSB er forpligtet til på sin hjemmeside at offentliggøre de rapporteringer, DSB fremsender til Transportministeriet.

23.5 Årlige rapporteringskrav

DSB er forpligtet til årligt at udarbejde og fremsende til Transportministeriet nedenstående oplysninger.



23.5.1 Viden om rejsestrømme

Side 113/123

DSB skal fremskaffe, sammenstille og ajourføre den bedst mulige viden om togpassagerernes rejsemønstre og indtægterne ved disse. DSB skal forud for hvert nyt kalender år redegøre for planerne for indsamling og bearbejdning af passagerstatistisk vedrørende rejser med DSB.

Hvis Transportministeriet ønsker en eller flere forbedringer i DSB's indsamling og bearbejdning af passagerstatistik vedrørende rejser med DSB, er DSB mod dækning af eventuelle meromkostninger, forpligtet til at imødekomme disse ønsker i det omfang, det er praktisk muligt.

23.5.2 OD-matrice

DSB skal årligt levere en komplet statistik over rejseomfang og rejsemønstre i form af antallet af rejser mellem afgang- og ankomststationer i form af en OD-matrice, som skal overholde følgende krav:

1. OD-matricen skal omfatte den samlede rejse fra startstation til slutstation uanset evt. skift undervejs og uanset om flere togoperatører er involveret. For internationale rejser dog kun den del af rejsen, der foregår i Danmark med angivelse af den benyttede grænseovergang.
2. I OD-matricen skal for hver rejse som minimum angives:
 - a. Datakilde
 - b. Station, hvor rejsen starter
 - c. Station, hvor rejsen slutter
 - d. DSB-station, hvor rejsen starter
 - e. DSB-station, hvor rejsen slutter
 - f. Billettype (inkl. – idet omfang det er muligt - kundetype, fx voksen, barn, ung, pensionist)
 - g. Antal personkilometer
 - h. Indtægter
3. Operatørens metode til opstilling af OD-matricen skal indbefatte salgstatistik samt passagertællinger og – undersøgelser, og sikre overensstemmelse med den årlige rapportering af antal rejser (årsrapport).



OD-matricen skal ikke indeholde rejser, der alene er foretaget mellem stationer som kun andre operatører betjener.

DSB dokumenterer den anvendte metode til opstillingen af OD-matricen i et metodenotat. Metoden skal godkendes af Transportministeriet.

Med henblik på Transportministeriets godkendelse sender DSB udkast til metodenotat såvel som udkast til opstilling af OD-matricen til Transportministeriet senest 1. september 2015.

OD-matricen skal leveres senest et år efter udgangen af det år OD-matricen omfatter.

OD-matricen skal sendes til Transportministeriet i en elektronisk læsbar form, som muliggør videre bearbejdning af Transportministeriet. Dataformatet aftales med Transportministeriet inden OD-matricen fremsendes første gang. Herefter skal data leveres i samme form og format, herunder i samme datatype, hver gang OD-matricen fremsendes med mindre andet aftales med Transportministeriet.

Transportministeriet kan inden for 3 måneder efter modtagelsen af ovennævnte data anmode om at DSB gennemfører en forbedring af datakvaliteten, hvis denne ikke anses for tilfredsstillende, hvilket DSB i givet fald er forpligtet til at imødekomme.

23.5.3 Køreplanforslag

DSB skal senest 1 måned forud for det af Banedanmark bekendtgjorte tidspunkt for fremsendelse af kanalansøgning til Banedanmark fremsende dokumentation for at DSB's kanalansøgning til Banedanmark giver DSB mulighed for at køre det antal tog, der fremgår af trafikeringsplanen, jf. Bilag 2.

- a) DSB skal senest 6 måneder forud for det af Banedanmark fastlagte køreplansskifte i december fremsende køreplanforslag for det kommende køreplanår, der indeholder: Angivelse af eventuel manglende opfyldelse af antal tog pr. strækning, der fremgår af Trafikeringsplanen for fjern- og regionaltog, jf. bilag 2, henholdsvis Trafikeringsplanen for S-tog, jf. bilag 2.
- b) Angivelse af eventuel manglende opfyldelse af det antal standsninger pr. station, der fremgår af Standsningsplanen for fjern- og regionaltog, jf. bilag 3, henholdsvis Standsningsplanen for S-tog, jf. bilag 3.
- c) Såfremt DSB ønsker afvigelser af ovennævnte art, oplyses årsagen til dette samt DSBs vurdering af indtægter og udgifter for større ændringer såvel som passagermæssige effekter af den ønskede afvigelse.

MR



- d) DSB's vurdering af behov for indgåelse af eventuelle tillægskontrakter, der regulerer antallet af tog pr. strækning, der fremgår af Trafikeringsplanen for fjern- og regionaltog og S-tog, jf. bilag 2
- e) Oplysning om, hvorvidt andre trafikselskaber og andre operatører er blevet inddraget i eventuelle ændringer i køreplanen.
- f) Redegørelse for i hvilket omfang eventuelle udvidelser af trafikken i forhold til antal tog pr. strækning, der fremgår af Trafikeringsplanen for fjern- og regionaltog, jf. bilag 2, henholdsvis Trafikeringsplanen for S-tog, jf. bilag 2, giver et isoleret økonomisk overskud.

23.5.4 Takstforslag

DSB skal senest 4 måneder for eventuelle ændrede takster planlægges at træde i kraft fremsende takstforslag til Transportministeriet ved Trafikstyrelsen, der dokumenterer, at den gennemsnitlige stigning i DSB's takster er i overensstemmelse med takststigningsloftet, jf. bekendtgørelse 251 af 22. marts 2010.

23.5.5 Strækningøkonomi

DSB skal én gang årligt rapportere om strækningøkonomi i overensstemmelse med Regnskabsreglementets bestemmelser.

23.5.6 Stationsmodernisering

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.

Den næste plan fremlægges i 2015, og efterfølgende planer udarbejdes med 1-2 årlige intervaller. DSB redegør i planen for de kriterier, der er lagt til grund for prioritering af planen. Planen indsendes til Transportministeriet til orientering.

23.5.7 Redegørelse om fordeling mellem økonomiområder

DSB er forpligtet til at fremsende redegørelse, der viser den faktiske udvikling i regnskaberne for de i afsnit 8.2 anførte områder.

Redegørelsen skal ledsages af en forklaring på eventuelle afvigelser mellem det i tabel 8.2 anførte og de faktiske, rapporterede regnskabstal.



23.5.8 Redegørelse om leje af erstatningsmateriel

I tilfælde af at materielleleverancer, jf. afsnit 5.2, ændrer sig i, og DSB i den forbindelse får behov for at leje erstatningsmateriel, skal DSB fremsende redegørelse til Transportministeriet, der dokumenterer, at materiellejen er forretningsmæssig hensigtsmæssig.

DSB skal tilstræbe at sende en sådan redegørelse til Transportministeriet senest 2 måneder før DSB agter at indgå en lejeaftale.

23.5.9 Redegørelse ved forsinkede materielleleverancer

I tilfælde af at materielleleverancer, jf. afsnit 5.2, ændrer sig, og DSB i den forbindelse sparer udgifter til afskrivning og forrentning af rullende materiel, skal DSB fremsende redegørelse til Transportministeriet, der dokumenterer omfanget af DSB's besparelse.

23.5.10 Tidsforbrug

I relation til afsnit 1.9 om rejsetid er DSB forpligtet til at fremsende oplysninger om udviklingen i togenes hastighed.

I forbindelse med offentliggørelse af ny køreplan skal DSB fremsende oplysninger om den gennemsnitlige køreplanlagte hastighed i km/time med en decimal for fjern- og regionaltog under ét hhv. alle S-tog under ét svarende til den i bilag 7 angivne opgørelsesmetode.

23.5.11 Effektivitet

I relation til kapitel 9 vedrørende kontraktens målopfyldelse er DSB forpligtet til en gang årligt at redegøre for opfyldelse målet for indtægtsdækning med de ændringer som efterfølgende måtte være aftalt med Transportministeriet.

DSB skal senest i forbindelse med årsrapporten oplyse summen af alle passagerindtægter, summen af alle driftsomkostninger og indtægtsdækningen i henhold til, jf. definitionerne i bilag 12, for det pågældende regnskabsår.

Redegørelsen skal endvidere indeholde de aktuelle forventninger og initiativer med henblik på at realisere den ønskede udvikling for indtægtsdækningen, jf. tabel 9.2.

23.5.12 Investering i forbedring af adgang til den kollektive trafik

DSB udformer med udgangspunkt i de fastlagte principper en konkret rullende udmøntningsplan for midlerne som forelægges forligskredsen. Planen udarbejdes hvert andet år – første gang i 2009. Heri redegøres for, hvilke investerin-



ger, der påtænkes at blive gennemført i den førstkomende periode, samt hvilke økonomiske midler, der påtænkes anvendt til hvilke formål.

Side 117/123

23.5.13 Kunderettidighed

DSB skal oplyse DSB's kunderettidighed, jf. afsnit 1.8 samlet for al trafik, der er omfattet af nærværende kontrakt såvel som fordelt på DSB's fjern- og regional-tog henholdsvis DSB's S-tog.

23.5.14 Særlige rabatter

DSB skal redegøre for udmøntningen af det statslige tilskud til særlige rabatter for udvalgte grupper, jf. afsnit 4.4.

23.5.15 Aflyste togkilometer

DSB skal fremsende oplysninger om omfanget af den aflyste køreplanlagte produktion i det forgangne år.

Oplysningerne fremsendes som antallet af aflyste togkilometer i forhold til de køreplanlagte antal togkilometer.

23.6 Halvårlige rapporteringskrav

DSB er forpligtet til halvårligt at udarbejde og fremsende til Transportministeriet nedenstående oplysninger.

23.6.1 Resultat af DSB's egne kundetilfredshedsmålinger

Indtil Forbrugerrådet/en ekstern part første gang gennemfører kundetilfredshedsmålinger for DSB, jf. pkt. 3.7.2, er DSB forpligtet til at fremsende resultatet af kundetilfredshedsmålinger, som er gennemført efter metoden i bilag 10.

I forbindelse med rapportering af resultatet af den gennemførte kundetilfredshedsmåling er DSB forpligtet til at levere resultatet på de enkeltparametre, der fremgår af bilag 10 samt de parametre, som Transportministeriet derudover rimeligvis måtte kræve medtaget i målingen. Ved rapporteringen angives tilfredsheds målet for enkeltparametrene uvægtet, hvorimod det samlede tilfredsheds mål angives med den i bilag 10 beskrevne vægtning.

Resultatet skal leveres, så passagerernes tilfredshed fremgår for hvert af de tilfredshedsspørgsmål, der fremgår af bilag 10 fordelt på:

- Fjerntrafikken (InterCity, Lyntog samt InterCity Bornholm),



- Den sjællandske regionaltrafik (inkl. EuroCity: København-Rødby Færge)
- Den jysk/fynske regionaltrafik (inkl. EuroCity: Østjylland-Padborg)
- S-togtrafikken

DSB er forpligtet til at fremsende redegørelse for tiltag til forbedring af kundetilfredsheden i tilfælde af, at der sker et fald på 1,0 på den viste skala fra 0-10 fra én undersøgelse til den næst følgende. En redegørelse fordres også i tilfælde, hvor enkeltparametre opnår en tilfredshedsgrad på under 3,75.

I relation til afsnit 9.2 vedrørende kontraktens målopfyldelse er DSB endvidere forpligtet til at fremsende oplysning om udviklingen i kundetilfredsheden i forhold til niveauet ved kontraktens underskrivelse, jf. pkt. 3.7.1.

23.6.2 Resultat af Forbrugerrådets kundetilfredshedsundersøgelse vedr. DSB

Forbrugerrådet udfører via Passagerpulsens kundetilfredshedsmålinger for DSB. I den forbindelse forpligtes DSB til at indgå i et konstruktivt samarbejde med Forbrugerrådet om disse målinger, medvirke til gennemførelse af disse målinger samt udlevere de data, som efterspørges af Forbrugerrådet.

DSB skal så vidt muligt sikre, at der er sammenlignelighed mellem Forbrugerrådets kundetilfredshedsmålinger af DSB og DSB's egne kundetilfredshedsmålinger, jf. pkt. 3.7.2.

DSB er forpligtet til at fremsende redegørelse for tiltag til forbedring af kundetilfredsheden i tilfælde af, at der sker et fald på et procentpoint eller derover på enten et af de stillede spørgsmål eller samlet for en kundetilfredshedsundersøgelse.

23.7 Kvartalsvise rapporter

DSB er forpligtet til kvartalsvist at udarbejde og fremsende til Transportministeriet nedenstående oplysninger.

23.7.1 Oplysninger om udviklingen i Rettidighed og Effektivitet

DSB fremsender oplysninger om udviklingen i operatørrettidighed og effektivitet, jf. afsnit 9.1, og som har indflydelse på, om kontrakten med DSB forlænges efter 2020 eller ej. Det fremsendte materiale skal være i overensstemmelse med kravene til operatørrettidighed og effektivitet som bekræftet i afsnit 9.1.

23.7.2 Kompensationsordning for togpassagerer



DSB er i tilknytning til kompensationsordningen for togpassagerer, jf. afsnit 3.1, forpligtet til at levere følgende oplysninger til Transportministeriet:

Side 119/123

- a) Det samlede beløb, der er udbetalt til togpassagererne som følge af kompensationsordningen fordelt på ikke-pendlere og pendlere.
- b) Antallet af pendlere, der er tilmeldt kompensationsordningen ved udgangen af kvartalet fordelt på strækninger.

23.8 Månedlige rapporteringskrav

DSB er forpligtet til månedligt at udarbejde og fremsende til Transportministeriet nedenstående oplysninger.

23.8.1 Opgørelse af passagerindtægter

DSB skal fremsende oversigt over størrelsen af DSB's passagerindtægter for hver kalendermåned samlet såvel som fordelt på relevante billetkategorier.

Oversigten suppleres med oversigt over udviklingen i størrelsen af DSBs passagerindtægter år til dato.

23.8.2 Opgørelse af antal rejser

DSB skal fremsende oversigt over antallet af rejser med DSB's tog samlet såvel som fordelt på de i Bilag 2 angivne strækninger fordelt på fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog.

Oversigten suppleres med en samlet opgørelse for antallet af rejser år til dato.

Desuden skal DSB på forlangende redegøre for, hvorledes opgørelsen af antal rejser er foretaget, herunder oplyse hvordan passagertallet er fremkommet.

23.8.3 Opgørelse af belægningen

DSB skal fremsende oversigt over belægningen i DSB's tog.

Den fremsendte oversigt vedr. DSB's fjern- og regionaltog skal indeholde oplysninger om:

- a) Den indsatte siddepladskapacitet i og uden for myldretiden.
- b) Antallet af passagerer i og uden for myldretiden.
- c) Andelen af overbelagte tog i og uden for myldretiden, .



Den fremsendte oversigt vedr. DSB's S-tog skal indeholde oplysninger om

Side 120/123

- d) Den indsatte siddepladskapacitet i og uden for myldretiden.
- e) Antallet af passagerer i og uden for myldretiden.
- f) Forskellen mellem den indsatte siddepladskapacitet og antallet af passagerer i og uden for myldretiden.

Oversigten over belægningen i DSB's fjern- og regionaltog og i DSB's S-tog skal opgøres samlet for DSB's fjern- og regionaltog henholdsvis DSB's S-tog og skal desuden opgøres strækningsopdelt på de i Bilag 2 anførte strækninger.

23.8.4 Operatørrettidigheden

DSB skal oplyse operatørrettidighed, jf. afsnit 9.1, samlet for al trafik, der er omfattet af nærværende kontrakt såvel som fordelt på DSBs fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSB's S-togtrafik.

Oplysningerne suppleres med udviklingen år til dato.

23.8.5 Antal kørte tog

DSB skal fremsende oplysninger om antal tog, der har gennemført de strækninger, der fremgår af Bilag 2.

23.8.6 Antal planlagte og realiserede togkilometer i alt

DSB skal fremsende oversigt over antal planlagte såvel som antal realiserede togkilometer fordelt på de i Bilag 2 anførte strækninger.

23.8.7 Antal planlagte ankomster

DSB skal fremsende oplysninger om antal planlagte ankomster i alt såvel som fordelt på de i bilag 6 anførte registreringsstationer.

23.8.8 Antal forsinkede ankomster

DSB skal fremsende oplysninger om antal forsinkede ankomster i alt såvel som fordelt på de i bilag 6 anførte registreringsstationer.

23.8.9 Antal forsinkede tog

DSB skal fremsende oplysninger om antal forsinkede tog i alt fordelt på DSBs fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSB's S-togtrafik.



23.8.10 Antal aflyste ankomster

DSB skal fremsende oplysninger om antal aflyste ankomster i alt såvel som fordelt på de i bilag 6 anførte registreringsstationer.

Oplysningerne skal være opdelt på planlagte henholdsvis uplanlagte aflysninger.

Desuden skal DSB på forlangende fremsende en redegørelse for hvornår og hvorledes planlagte aflysninger er varslet over for passagererne samt hvorvidt uplanlagte aflysninger har været varslet over for passagererne.

23.8.11 Antal aflyste tog

DSB skal fremsende oplysninger om antal forsinkede tog i alt fordelt på DSBs fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSBs S-togtrafik.

23.8.12 Årsager til forsinkelser og aflysninger

DSB skal fremsende oplysninger om, hvilke 15 hændelsestyper, jf. Banedanmarks RDS-data, der har været årsag til flest forsinkede henholdsvis aflyste ankomster med angivelse af antallet af forsinkede henholdsvis aflyste ankomster i den forgangne måned.

Oplysningerne opdeles på DSBs fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSBs S-togtrafik.

23.8.13 Oversigt over ansvar for forsinkelser og aflysninger

DSB skal fremsende oversigt over, hvordan ansvaret for forsinkede henholdsvis aflyste ankomster er fordelt mellem 1) DSB, 2) Banedanmark og 3) Eksterne forhold.

Oversigten skal opdeles på DSB's fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSBs S-togtrafik.

Oversigten suppleres med oplysninger om fordelingen år til dato.

23.8.14 Særkøreplaner og nødkøreplaner

Forud for enhver iværksættelse af eventuelle særkøreplaner samt nødkøreplaner skal DSB oplyse Transportministeriet.

Desuden skal DSB fremsende oplysninger om, hvornår og hvordan en eventuel særkøreplan er varslet. Desuden skal DSB oplyse om årsag til ikrafttræden af særkøreplaner og nødkøreplaner.

ML



På Transportministeriets forlangende skal DSB fremsende evaluering af togtrafikken i forbindelse med iværksættelse af særkøreplaner og nødkøreplaner. Indholdet af evalueringen fastlægges af Transportministeriet.

23.8.15 Erstatningstransport med bus

DSB skal fremsende oplysninger om omfanget af erstatningstransport med bus.

Oplysningerne skal opdeles på DSB's fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSB's S-togtrafik.

23.8.16 Antal togsætkilometer mellem hændelser

DSB skal fremsende oplysninger om antal togsætkilometer mellem hændelser opdelt på DSB's til enhver tid til rådighed stående litra.

23.8.17 Rullende materiel ude af drift

DSB skal fremsende oplysninger om antal rullende materielenheder, der har været ude af drift fordelt på litra og med angivelse af årsag, herunder som minimum nedbrudt på driftsreserver og værkstedsreserver.

23.8.18 Kunderettidighed

DSB skal oplyse DSB's kunderettidighed, jf. kontraktens afsnit 1.8, samlet for al trafik, der er omfattet af nærværende kontrakt såvel som fordelt på DSB's fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog.

23.8.19 Antal planlagte og realiserede litrakilometer

DSB skal fremsende oversigt over antal planlagte såvel som antal realiserede litrakilometer fordelt på DSB's fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog.

23.9 Særlige rapporteringskrav vedrørende Øresundstrafikken

DSB er forpligtet til at udarbejde og fremsende nedenstående oplysninger om Øresundstrafikken til Transportministeriet.

23.9.1 Belægning på strækningen Københavns Lufthavn, Kastrup og Hyllie

DSB skal hver måned fremsende oversigt over belægningen i DSB's tog på strækningen mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og Hyllie, jf. pkt. 2.3.3.

Oversigten skal indeholde:

- a) Belægningsgraden i procent for de afgang, hvor DSB forventede færre end 200 passagerer fordelt på ugedage.

MR



- b) Belægningsgraden i procent for de afgang, hvor DSB forventede mellem 200 og 420 passagerer fordelt på ugedage.
- c) Belægningsgraden i procent for de afgang, hvor DSB forventede flere end 420 passagerer fordelt på ugedage.

Side 123/123

23.9.2 Modernisering af Øresundstog

DSB skal fremsende tidsplan for moderniseringen af 24 ældste danskejede Øresundstogsæt såvel som for de senest indkøbte 10 danskejede Øresundstogsæt togsæt, jf. pkt. 2.3.5. Tidsplanen skal indeholde tidspunkter for opstart og afslutning af væsentlige milepæle.

DSB skal kvartalsvist fremsende dokumentation for, at tidsplanen for moderniseringen af 24 ældste danskejede Øresundstogsæt overholdes.

Såfremt der sker afvigelser fra tidsplanen skal DSB oplyse om dette samt årsager hertil.

Når moderniseringen af de senest indkøbte 10 danskejede Øresundstogsæt togsæt iværksættes, skal DSB kvartalsvist fremsende dokumentation for, at tidsplanen for moderniseringen af disse togsæt overholdes.