

**Kontrakt mellem
Transportministeriet og DSB
om offentlig servicetrafik
i perioden
15. december 2023 – 10. december 2033**

Kontrakt

mellem

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København
CVR/SE: 43 26 57 17
(i det følgende benævnt "Transportministeriet")

og

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup
CVR.nr.: 25050053
(i det følgende benævnt "DSB")

(herefter: "Parterne")

om

offentlig servicetrafik i perioden 15. december 2023 – 10. december 2033

Indholdsfortegnelse

1. Trafikforpligtelser	6
1.1 Samlet trafikforpligtelse	6
1.2 Trafikeringsplaner.....	6
1.3 Standsningsplan.....	6
1.4 Linjeplan	6
1.5 Omplaceret togtrafik	7
1.6 Supplerende togtrafik.....	7
1.7 Tildeling af kapacitet	7
1.8 Køreplanforslag.....	7
1.9 Ændringer i trafikforpligtelserne	9
1.10 Særkøreplaner og Nødkøreplaner	9
1.11 Forpligtelser vedrørende kørende personale	10
1.12 Assistanceforpligtelser.....	10
1.13 Grænsekontrol	10
1.14 Automatiseret S-togtrafik	10
2. Servicekrav.....	12
2.1 Krav til belægning	12
2.2 Krav til Kundepunktlighed	12
2.3 Rejsetid	13
2.4 Kundetilfredshed	14
3. Passagervendte forpligtelser.....	15
3.1 Kompensationsordning for togpassagerer ved forsinkelser.....	15
3.2 Kompensationsordning for pendlere.....	15
3.3 Driftsforstyrrelser	16
3.4 Samarbejde ved forsinkelser og aflysninger	16
3.5 Trafikinformation	17
3.6 Børneguide.....	17
3.7 Cykelmedtagning	17
3.8 Handicapservice	17
3.9 Forretningsbetingelser	18
4. Takster, salg og distribution	19
4.1 Takster og takstområder	19

4.2 Pladsbilletter	19
4.3 Rabatter til særlige grupper	19
4.4 Øvrige forpligtelser vedrørende rabatter og takster	20
4.5 Salgskanaler og billetsalg	21
4.6 Landsdækkende distributionssystemer	21
4.7 Sommerrejsepas i 2024	21
5. Rullende materiel	23
5.1 DSB's forpligtelser vedrørende det rullende materiel	23
5.2 Anskaffelse af rullende materiel	23
5.3 Aftale om rullende materiel	24
5.4 Miljø og klima	24
6. Stationer	25
6.1 Rengøring og vedligeholdelse af stationer	25
6.2 Indretning af stationer	25
6.3 Åbning og lukning af stationer	26
6.4 Stationsmoderniseringer	26
7. Økonomi	27
7.1 Kontraktbetalingens størrelse	27
7.2 Reguleringer som følge af ændrede materielle leverancer	27
7.3 Reguleringer som følge af offentlige afgifter	28
7.4 Reguleringer i tilfælde af overkompensation	28
7.5 Kompensation til DSB for manglende indtægter fra Øresundstogtrafikken	28
7.6 Budgetanalyse	29
8. Effektivitet	30
8.1 Kontraktbetaling pr. Passagerkilometer	30
8.2 Omkostninger til fremføring af tog pr. Togkilometer	30
8.3 Omkostninger til fremføring af tog pr. Pladskilometer	30
8.4 Passagerkilometer pr. Pladskilometer	31
9. Forpligtelser ved overdragelse af trafik	32
9.1 Generelt om overdragelse af trafik	32
9.2 DSB's informationsforpligtelser ved overdragelse af trafik	32
9.3 Besigtigelser	32
9.4 Rullende materiel	33
9.5 Servicefaciliteter	33

9.6 Lokaler	33
9.7 Billetter og billetsalgsfaciliteter	33
10. Afsluttende juridiske bestemmelser	34
10.1 Kontraktens varighed	34
10.2 Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser	34
10.3 Transportministeriets ophævelsesadgang	34
10.4 DSB's forpligtelser ved ophør af Kontrakten	35
10.5 DSB's misligholdelsesbeføjelser	35
10.6 Force majeure for DSB	35
10.7 Parternes hæftelse for Underleverandører	36
10.8 Fordringshavermora	36
10.9 Myndighedskrav m.v.	36
10.10 Inspektion	36
10.11 Overdragelse	37
10.12 Genforhandling	37
10.13 Afgørelse af tvister	37
10.14 Ændringer af Kontrakten	37
10.15 Kontrakteksemplarer	38
11. Underskrifter og datering	39
Bilag 1 Definitioner	40
Bilag 2 Trafikeringsplan for fjern- og regionaltogtrafikken	46
Bilag 3 Standsningsplan for fjern- og regionaltogtrafikken	49
Bilag 4 Linjeplan for fjern- og regionaltogtrafikken	53
Bilag 5 Trafikeringsplan for S-togtrafikken	54
Bilag 6 Rejsetid	56
Bilag 7 Pendlerstrækninger	59
Bilag 8 Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger	60
Bilag 9 Rapporteringer	63

1. Trafikforpligtelser

1.1 Samlet trafikforpligtelse

1.1.1 DSB's trafikforpligtelse er fastlagt i trafikeringsplaner, jf. Kontraktens pkt. 1.2, standsningsplanen, jf. Kontraktens pkt. 1.3 samt linjeplanen, jf. Kontraktens pkt. 1.4.

1.1.2 Ved eventuelle opståede fortolkningsspørgsmål har trafikeringsplanen forrang for standsningsplanen, og denne har forrang for linjeplanen.

1.2 Trafikeringsplaner

1.2.1 Af trafikeringsplanen, jf. Kontraktens bilag 2, fremgår det antal tog pr. delstrækning, DSB som minimum er forpligtet til at levere i fjern- og regionaltogtrafikken.

1.2.2 Af trafikeringsplanen, jf. Kontraktens bilag 5, fremgår det antal tog pr. delstrækning, DSB som minimum er forpligtet til at levere i S-togtrafikken.

1.2.3 Kun tog, som er optaget i en køreplan, og som er åbne for passagerer i de relationer, som toget betjener, kan medvirke til, at DSB lever op til trafikforpligtelsen som angivet i trafikeringsplanerne for fjern- og regionaltogtrafikken henholdsvis S-togtrafikken.

1.2.4 Togenes præcise minuttal afstemmes mellem DSB og Banedanmark som led i Banedanmarks proces for kanaltildeling.

1.2.5 DSB kan indsætte ekstra tog til aflastning af de tog, der fremgår af trafikeringsplanerne i det omfang, der er plads på jernbanenettet.

1.2.6 DSB kan desuden indsætte særtog i forbindelse med særlige begivenheder i det omfang, DSB vurderer, at det er nødvendigt.

1.3 Standsningsplan

1.3.1 DSB er forpligtet til som minimum at levere det antal standsninger pr. station i fjern- og regionaltogtrafikken, der fremgår af standsningsplanen, jf. Kontraktens bilag 3.

1.3.2 DSB kan fremkomme med forslag til oprettelse henholdsvis nedlæggelse af standsningssteder. Beslutning herom træffes af Transportministeriet og konsekvenserne af eventuelle ændringer reguleres i en tillægskontrakt.

1.4 Linjeplan

1.4.1 DSB er forpligtet til som minimum at levere det antal direkte togforbindelser mellem de anførte stationer i fjern- og regionaltogtrafikken, der fremgår af linjeplanen, jf. Kontraktens bilag 4. En direkte togforbindelse mellem to stationer er et tog, hvori passagererne kan rejse uden at skulle skifte tog.

1.4.2 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 Omplaceret togtrafik

1.5.1 Eftersom passagerefterspørgslen ændres hen over en Køreplanperioder, har DSB ret til at fravige trafikeringsplanerne, jf. Kontraktens bilag 2 og bilag 5, for på den måde at tilpasse Togkilometerproduktionen i forhold til efterspørgslen. DSB har således ret til at ændre placeringen af op til 350.000 Togkilometer i S-togtrafikken og op til 400.000 Togkilometer i fjern- og regionaltogtrafikken i løbet af en Køreplanperiode i forhold til den specificerede trafikbetjening i trafikeringsplanerne.

1.5.2 Den reducerede togtrafik skal som hovedregel ligge i skolernes sommerferie, i påskeugen, fredag efter Kristi Himmelfart, omkring øvrige helligdage samt omkring jul og nytår, og kan maksimalt udgøre 70 dage fordelt hen over Køreplanperioden.

1.5.3 Uanset ovenstående skal DSB's samlede, årlige, pligtige Togkilometerproduktion, som fastlagt i trafikeringsplanerne, jf. Kontraktens bilag 2 og bilag 5, dog overholdes.

1.6 Supplerende togtrafik

1.6.1 Som supplement til trafikforpligtelsen i trafikeringsplanen for fjern- og regionaltrafikken skal DSB udføre en togtrafik hver Køreplanperiode, som omfatter mindst 500.000 Togkilometer. DSB bestemmer selv på hvilke strækninger og tidspunkter 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 vilkår, som gælder for alle andre fjern- og regionaltog i Kontrakten.

1.7 Tildeling af kapacitet

1.7.1 De tog, DSB skal køre i henhold til trafikforpligtelsen, jf. Kontraktens pkt. 1.1, 1.5 og pkt. 1.6, har status som offentlig servicetrafik, og tildeling af kapacitet på Banedanmarks strækninger sker i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. De præcise minuttal afstemmes mellem DSB og Banedanmark som led i Banedanmarks kapacitetstildeling.

1.7.2 Regelmæssigt indsatte ekstra tog kan opnå status af offentlig servicetrafik, såfremt de pågældende tog køres for at aflaste Togafgange, der er en del af trafikforpligtelsen. DSB kan indsætte særtog, såfremt det er nødvendigt for at aflaste ordinære Togafgange.

1.7.3 Nye togafgange, som ikke udføres for at aflaste bestående Togafgange, kan indsættes og opnå status som offentlig servicetrafik, såfremt de direkte omkostninger kan dækkes af de økonomiske nettogevinster. Det er en forudsætning, at sådanne tog er åbne for almindelig offentligt brug.

1.8 Køreplanforslag

1.8.1 Senest ti måneder forud for det af Banedanmark fastsatte ordinære køreplansskifte i december måned sender DSB til Transportministeriet et køreplanforslag for al DSB's togtrafik. Følgende skal indgå i køreplanforslaget:

- a) Oplysninger om eventuelle ændringer i køreplanen for den kommende Køreplanperiode sammenlignet med køreplanen for den gældende Køreplanperiode.

- b) Oplysninger om eventuel omplaceret togtrafik, jf. pkt. 1.5.
- c) Oplysninger om placering af supplerende togtrafik, jf. pkt. 1.6.
- d) Oplysninger om eventuel manglende overholdelse af DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1.
- e) Oplysninger om, hvorvidt andre trafikselskaber og andre jernbanevirksomheder er blevet inddraget i eventuelle ændringer i køreplanen samt deres tilkendegivelser om DSB's udkast til køreplan.
- f) Oplysninger om eventuelle anmodninger om fravigelse fra DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1. Sådanne anmodninger skal være ledsaget af oplysninger om:
 - i. Trafikal beskrivelse af en given fravigelse, herunder redegørelse for påvirkning af de i Kontraktens pkt. 1.1 anførte trafikale forpligtelser.
 - ii. Begrundelse for at en given fravigelse bør imødekommes.
 - iii. Vurdering af, hvilke konsekvenser der vil være ved en eventuel imødekommelse af en given fravigelse.
 - iv. Vurdering af indtægter og udgifter for DSB ved en given fravigelse.
 - v. Vurdering af passagermæssige effekter ved en given fravigelse.

1.8.2 På baggrund af DSB's køreplansforslag foretager Transportministeriet en vurdering af, om DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1, vil blive overholdt eller ej samt om eventuelle anmodninger om fravigelser fra DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1. for den pågældende Køreplanperiode kan imødekommes eller ej. Transportministeriet leverer sin tilbagemelding til DSB senest to uger inden DSB's frist for kanalansøgning til Banedanmark. Eventuelle ændringer i DSB's trafikforpligtelser fastlægges i en tillægskontrakt til Kontrakten.

1.8.3 Senest to uger efter Banedanmarks endelige tildeling af kanalkapacitet for den kommende køreplan kan DSB sende en orientering til Transportministeriet indeholdende et endeligt køreplansforslag, hvori indgår eventuelle af Transportministeriet imødekomne fravigelser fra DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1, der blev behandlet i forbindelse med det samlede udkast til køreplan.

1.8.4 Såfremt DSB sender en anmodning om fravigelse fra sine trafikforpligtelser til Transportministeriet senest en måned forud for iværksættelse af en trafikal ændring, kan DSB forvente at modtage Transportministeriets stillingtagen inden for to uger efter modtagelse af anmodningen.

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

1.8.6 Ved inddragelse af regioner, kommuner og trafikselskaber 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 køreplaner, såfremt det samlet set indebærer større fordele end ulemper for passagererne.

1.9 Ændringer i trafikforpligtelserne

1.9.1 Transportministeriet kan senest 18 måneder forud for et af Banedanmark fastsat ordinært køreplansskifte beslutte, at der på strækninger med manglende banekapacitet må ske tilpasninger af DSB' køreplaner og/eller reduktioner af de samlede trafikforpligtelser, jf. pkt. 1.1 for at muliggøre kørsel med internationale passagertog eller godstog. DSB's kontraktbetaling reguleres ikke som følge heraf.

1.9.2 På strækninger, hvor DSB er forpligtet til at køre togtrafik, jf. Kontraktens bilag 2 og bilag 5, og hvor en anden jernbanevirksomhed samtidig er forpligtet til at køre togtrafik efter en kontrakt med Transportministeriet, fastsættes betjeningsomfanget af Transportministeriet. Den konkrete køreplan på sådanne strækninger aftales mellem DSB og den (eller de) pågældende jernbanevirksomhed(er). I tilfælde af uenighed mellem DSB og den (eller de) pågældende jernbanevirksomhed(er) er parterne forpligtet til at søge uenigheden afgjort hos Banedanmark.

1.9.3 Såfremt Transportministeriet måtte ønske ændringer i DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1, herunder reduktioner eller udvidelser i forpligtelserne, skal sådanne være meddelt DSB senest 18 måneder forud for et af Banedanmark fastsat ordinært køreplansskifte. De af Transportministeriet ønskede ændringer skal være iværksat af DSB senest ved førnævnte køreplansskifte medmindre andet aftales.

1.9.4 DSB er dog forpligtet til at undersøge, om en given ændring i DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1, kan iværksættes tidligere end 18 måneder forud for det af Banedanmark fastsatte ordinære køreplansskifte i december måned, såfremt Transportministeriet måtte ønske dette.

1.9.5 Idet Parterne er opmærksomme på, at planlægningsmæssige hensyn har indflydelse på tidspunktet for iværksættelse af eventuelle ændringer i DSB's trafikforpligtelser, jf. Kontraktens pkt. 1.1, skal DSB altid oplyse Transportministeriet, hvornår en given ændring kan iværksættes.

1.9.6 Ændringer i DSB's trafikforpligtelse fastsættes efter opnået kanaltildeling i en tillægskontrakt, der indeholder opdateret trafikeringsplan, standsningsplan samt linjeplan.

1.9.7 Såfremt DSB og Transportministeriet enes om at udvide DSB's trafikforpligtelser, skal DSB's kontraktbetaling øges på en måde, hvor der skal ske omkostningsdækning tillagt en rimelig fortjeneste for DSB.

1.10 Særkøreplaner og Nødkøreplaner

1.10.1 DSB er forpligtet til at iværksætte Særkøreplaner og Nødkøreplaner i det omfang, Normalkøreplanen ikke kan køres. DSB er desuden forpligtet til at sørge for, at passagererne bliver behørigt underrettet om iværksættelse af Særkøreplaner og Nødkøreplaner.

1.10.2 Parterne aftaler i hvilket omfang, DSB skal informere Transportministeriet i forbindelse med iværksættelse af Nødkøreplaner og Særkøreplaner.

1.10.3 På Transportministeriets forlangende skal DSB fremsende evaluering af togtrafikken i forbindelse med iværksættelse af Særkøreplaner og Nødkøreplaner. Indholdet af evalueringen fastlægges af Transportministeriet.

1.11 Forpligtelser vedrørende kørende personale

1.11.1 DSB er forpligtet til at sikre opretholdelse af meromkostninger ved tjenestemænd, herunder ansvaret for de tjenestemænd, som DSB overtog ved etableringen som selvstændig offentlig virksomhed samt forpligtelser i forbindelse med overtallighed.

1.11.2 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 jernbanevirksomheder, der skal udføre offentlig servicetrafik i Danmark, men som frem til den kontraktlige dato for driftsovertagelsen ikke selv kan stille praktikpladser til rådighed.

1.11.3 DSB er mod kompensation af omkostningsdækningen tillagt en rimelig fortjeneste forpligtet til at imødekomme alle ønsker fra Transportministeriet om ændringer i ovenstående forpligtelser vedrørende kørende personale eller ønsker om supplerende aktiviteter, som ikke har sammenhæng med omfanget af DSB's togtrafik.

1.12 Assistancesforpligtelser

1.12.1 Transportministeriet kan pålægge DSB i muligt omfang at udføre offentlig servicetrafik på kontrakt med Transportministeriet, eventuelt efter ønske fra DSB som Underleverandør for en anden jernbanevirksomhed, mod at DSB modtager omkostningsdækning tillagt en rimelig fortjeneste.

1.13 Grænsekontrol

1.13.1 Parterne er enige om, at i en situation, hvor der indføres grænsekontrol, som påvirker passagerer, der ønsker at rejse mellem Danmark og Sverige og/eller mellem Danmark og Tyskland, skal DSB i så vidt omfang som muligt opretholde sin togtrafik til Københavns Lufthavn og til Padborg, hvad angår kapacitet, frekvens, service m.v.

1.13.2 DSB er ansvarlig for løbende at holde Transportministeriet orienteret om tilrettelæggelse og gennemførelse af togtrafikafvikling i forbindelse med grænsekontrol.

1.13.3 DSB samarbejder med Banedanmark, Sund & Bælt og relevante myndigheder om tilrettelæggelse og gennemførelse af togtrafikafvikling i forbindelse med grænsekontrol.

1.13.4 Transportministeriet kan gennemføre tilsyn med DSB's eventuelle id-kontrol for at tilse, at denne gennemføres på en måde, som sikrer en effektiv trafikafvikling og er til mindst mulig gene for passagererne. Transportministeriets tilsyn ændrer ikke ved, at DSB er eneansvarlig for overholdelse af reglerne om id-kontrol.

1.14 Automatiseret S-togtrafik

1.14.1. DSB er forpligtet til at forberede, planlægge og tilrettelægge omstillingen af S-togtrafikken til automatiseret førerløs drift med udgangspunkt i DSB's beslutningsgrundlag om Fremtidens S-tog fra april 2021.

1.14.2. Ansvar for vedligehold og reinvestering af infrastrukturen på S-banen samt trafikstyringen på S-banen vil i Kontraktperioden og forventeligt senest i 2027 blive overdraget fra Banedanmark til DSB. DSB skal sammen med Banedanmark udarbejde en plan for overdragelsen af trafikstyring, drift, vedligehold og reinvesteringer med tilhørende personale og økonomiske rammer.

1.14.3 DSB skal i Kontraktperioden planlægge, projektere og have ansvaret for etableringen af den nødvendige infrastruktur, som skal muliggøre automatiseret førerløs drift på hele det nuværende S-banenet.

1.14.4 DSB skal specificere, planlægge og indkøbe nye førerløse tog i et tempo og omfang som afstemmes med planerne for omstilling af infrastrukturen.

1.14.5. DSB er forpligtet til at tilrettelægge omstilling til automatiseret drift på en måde, som sikrer at S-togtrafikken i videst muligt omfang kan opretholdes i overgangsperioden mellem gammelt og nyt driftsprincip. Det forudsættes, at automatiseret drift i første omgang indføres på strækningen Ny Ellebjerg-Flintholm-Hellerup med henblik på erfaringsindsamling, forud for introduktion på øvrige strækninger.

2. Servicekrav

2.1 Krav til belægning

2.1.1 DSB er i fjern- og regionaltrafikken forpligtet til at tilrettelægge sin togtrafik således, at alle passagerer kan få siddeplads ved 90 pct. af Togafgangene i myldretiden og i 95 pct. af de øvrige Togafgange. Belægningsprocenten opgøres på baggrund af samtlige siddepladser i toget.

2.1.2 I S-togtrafikken er DSB forpligtet til – så vidt det er muligt med det indkøbte rullende materiel og den eksisterende infrastruktur – at tilrettelægge sin togtrafik således, at der kan forventes siddepladser til alle passagerer i S-togtrafikken.

2.1.3 Belægningen opgøres månedsvis som forholdet mellem antal overbelagte tog og det samlede antal tog på hver Tællestrækning. I opgørelsen indgår samtlige siddepladser i toget. DSB's overholdelse af ovenstående krav beregnes som summen af antal Tællestrækninger, hvor der forekommer overbelægning, i forhold til summen af antal tog på Tællestrækninger.

2.2 Krav til Kundepunktlighed

2.2.1 DSB er forpligtet til som minimum at sikre en kundepunktlighed for fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog i 2024 svarende til tabel 2.1.

Tabel 2.1: Minimumskrav til kundepunktligheden i procent

	2024
Fjern- og regionaltrafik	75,0
S-togtrafik	92,4

2.2.2 Ovenstående krav baserer sig på en Machine Learning model, som er udviklet af Banedanmark sammen med Transportministeriet og DSB. Modellen kan prognosticere punktligheden på jernbanen.

2.2.3 I 2024 videreføres kravene for henholdsvis fjern- og regionaltrafikken og S-tog fra 2023.

2.2.4 Fra 2025 og frem vil kundepunktligheden basere sig på et nyt koncept om et treårigt rullende krav. Konceptet er udviklet i et samarbejde mellem DSB, Banedanmark og Transportministeriet, hvor udgangspunktet fortsat er Machine Learning-modellens prognose, men hvor der kan justeres for eventuelle strukturelle ændringer, eksempelvis indsættelse af nyt rullende materiel.

2.2.5 Kundepunktlighed 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.

2.2.6 Kundepunktligheden for S-togtrafikken defineres som den andel af passagererne, der kan komme rettidigt frem på baggrund af passagerernes forventede rejsemønster og den afviklede togtrafik.

2.2.7 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. Såfremt der i forbindelse med større sporarbejder udgives en Særkøreplan, vil kundepunktigheden skulle måles i forhold til denne Særkøreplan. I opgørelsen af kundepunktighed indgår ikke trafik i tidsrum og på strækninger, som er omfattet af force majeure, jf. Kontraktens pkt. 10.6.

2.2.8 Opgørelsen af kundepunktighed skal, bortset fra force majeure situationer, jf. Kontraktens pkt. 10.6, indeholde de forsinkelser, som passagerer oplever ved aflysninger af tog, der ikke er annonceret mindst 72 timer før den planlagte afgang.

2.2.9 DSB er forpligtet til at samarbejde med Banedanmark om at forbedre punktligheden, så punktighedsfremmende initiativer koordineres bedst muligt.

2.3 Rejsetid

2.3.1 DSB er forpligtet til at arbejde for at reducere passagerernes samlede rejsetid i fjern- og regionaltogetrafikken såvel som i S-togetrafikken.

2.3.2 I fjern- og regionaltogetrafikken skal DSB overholde de rejsetider opgjort i timer og minutter fra København H til udvalgte stationer otte gange dagligt på baggrund af infrastrukturforbedringer, der fremgår af bilag 6.

2.3.3 Rejsetiderne opgjort i timer og minutter opgøres på baggrund af årets Normalkøreplan for otte af DSB udvalgte fjern- og regionaltog, der dagligt har kørt mellem København H til udvalgte stationer i en given Køreplanperiode, jf. tabel 1-6 i bilag 6.

2.3.4 Såfremt en eller flere af de i bilag 6 anførte forudsatte infrastrukturforbedringer måtte blive færdige før eller senere end det forudsatte tidspunkt, og dette får indvirkning på DSB's muligheder for at overholde kravet til rejsetider, ændres rejsetidskravet ikke. Derimod er DSB forpligtet til at redegøre for årsagen til, at rejsetidskravet ikke er overholdt i den pågældende Køreplanperiode samt hvornår rejsetidskravet i stedet forventes overholdt.

2.3.5 Kravet til rejsetid i fjern- og regionaltogetrafikken er opfyldt, hvis rejsetiden opgjort i timer og minutter er kortere end eller lig med de krav til rejsetid, der fremgår af tabel 1-6 i bilag 6.

2.3.6 I S-togetrafikken skal DSB overholde de krav til rejsetiden fra fem endestationer til København H og fra København H til fem endestationer, der fremgår af tabel 7 i bilag 6 for minimum 30 afgang pr. dag pr. retning mandag-fredag henholdsvis lørdag-søndag.

2.3.7 Rejsetiden for de enkelte relationer opgøres som et gennemsnit af rejsetiden i begge retninger på tidspunkter uden sporarbejder.

2.3.8 Kravet til rejsetid i S-togetrafikken er opfyldt, hvis rejsetiden for minimum 30 afgang for hver af de fem relationer pr. dag i dagtimerne (kl. 6.00-19.00) mandag-fredag og lørdag-søndag er kortere end eller lig med kravet i tabel 7 i bilag 6.

2.4 Kundetilfredshed

2.4.1 DSB skal sikre, at kundetilfredsheden som minimum opretholdes på niveauet 7,5 i S-togtrafikken og 7,6 i fjern- og regionaltogetrafikken som et vægtet gennemsnit i henhold til den målemetode og evalueringsskala, som svarer til den i bilag 8 beskrevne.

3. Passagervendte forpligtelser

3.1 Kompensationsordning for togpassagerer ved forsinkelser

3.1.1 DSB er forpligtet til at yde kompensation til togpassagerer i henhold til reglerne i den til enhver tid gældende passagerrettighedsforordning, hvis der opstår forsinkelser på rejsen.

3.1.2 For indenlandske rejser med DSB skal DSB dog yde økonomisk kompensationen til passagerer, der som minimum svarer til følgende:

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

3.1.3 Forpligtelsen til at yde kompensation for rejser med DSB er uafhængig af, om DSB, Banedanmark eller eksterne forhold er årsag til forsinkelsen, herunder om forsinkelsen skyldes force majeure, jf. Kontraktens pkt. 10.6.

3.1.4 DSB skal udbetale alle beregnede kompensationer uanset beløbets størrelse.

3.1.5 DSB skal udbetale kompensationer til passagerer, der rejser på rejsehjemler udstedt af DSB med gyldighed mellem Bornholm og en station i det øvrige Danmark. I opgørelsen af kompensationen indgår alene rejser foretaget med DSB's tog, hvorved eventuelle punktlighedspåvirkninger fra Skånetrafikens tog såvel som færgen mellem Ystad og Rønne er DSB uvedkommende.

3.2 Kompensationsordning for pendlere

3.2.1 DSB er forpligtet til at yde økonomisk kompensation til togpassagerer, der rejser på abonnementskort eller periodekort i henhold til reglerne i den til enhver tid gældende passagerrettighedsforordning, såfremt DSB i en kalendermåned ikke lever op til minimumskravet til kundepunktlighed på en given pendlerstrækning i den periode, abonnementskortet eller periodekortet er gyldigt. Udbetaling af denne kompensation forudsætter dog, at passagerer aktivt tilmelder sig DSB's kompensationsordning for pendlere.

3.2.2 DSB er forpligtet at sikre, at de i bilag 7 anførte pendlerstrækninger i fjern- og regionaltogtrafikken henholdsvis S-togtrafikken indgår i DSB's kompensationsordning for pendlere.

3.2.3 Minimumskravet til kundepunktlighed på en given pendlerstrækning i fjern- og regionaltogtrafikken er 90,0 pct.

3.2.4 Minimumskravet til kundepunktlighed på en given pendlerstrækning i S-togtrafikken er 92,4 pct.

3.2.5 Størrelsen af den kompensation, der skal udbetales til pendlere, fremgår af nedenstående tabel:

Tabel 3.1: Størrelse af kompensation til pendlere

Kundepunktighed	Kompensationens størrelse
Minimumskrav – (Minimumskrav – 1 pct.)	1 pct. af pendlerkortets pris
(Minimumskrav 1,01) – (Minimumskrav – 2 pct.)	2 pct. af pendlerkortets pris
(Minimumskrav 2.01) – (Minimumskrav – 3 pct.)	3 pct. af pendlerkortets pris
Osv.	Osv.

3.2.6 DSB er ikke forpligtet til at udbetale kompensation til pendlere, der alene rejser i zone 1 og/eller 2 i Takstområde Movia H.

3.2.7 DSB skal udbetale alle beregnede kompensationer uanset beløbets størrelse.

3.3 Driftsforstyrrelser

3.3.1 DSB skal bestræbe sig på at afbøde virkningerne for passagererne i alle tilfælde af forsinkelser og aflysninger af tog uanset årsag.

3.3.2 Planlagte aflysninger og forsinkelser af tog, herunder som følge af vedligeholdelse af infrastrukturen, skal varsles over for passagererne senest 72 timer før afgang, såfremt DSB er blevet rettidigt informeret herom af Banedanmark eller ved grænseoverskridende trafik af den tilsvarende udenlandske myndighed.

3.3.3 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 Erstatningstransport 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.

3.4 Samarbejde ved forsinkelser og aflysninger

3.4.1 DSB er forpligtet til at bidrage konstruktivt til at indgå aftaler med andre jernbanevirksomheder om kundeservice vedrørende korrespondancer, forsinkelser og aflysninger, herunder ansvar overfor berørte passagerer samt eventuel afregning mellem DSB og øvrige jernbanevirksomheder.

3.4.2 Aftalerne skal på forlangende fremsendes til Transportministeriet.

3.5 Trafikinformation

3.5.1 DSB skal både før og under rejsen informere passagererne om den trafik, der gennemføres i medfør af Kontrakten i overensstemmelse med gældende lovgivning. Det konkrete omfang af trafikinformation før og under rejsen, herunder hvilke kanaler, DSB anvender, bestemmes af DSB efter kundemængde og teknologisk udvikling.

3.5.2 I forbindelse med driftsforstyrrelser er DSB forpligtet til at sikre fyldestgørende information til passagererne i form af opdaterede togtider på informationsplatforme, eksempelvis relevante apps efter DSB's eget valg, samt i relevant omfang på berørte stationer.

3.6 Børnegrunde

3.6.1 DSB er forpligtet til at tilbyde en børnegrundeordning på relevante dage, typisk fredage og søndage og dage, som ligger omkring helligdage, på strækningerne mellem København og Aalborg samt mellem København og Esbjerg. Prisen på en børnegrundebillet må maksimalt være den til enhver tid gældende takst på børnebilletter + 50 pct.

3.7 Cykelmedtagning

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

3.8 Handicapservice

3.8.1 DSB skal yde handicapassistance til passagerer med reduceret mobilitet i henhold til gældende lovgivning.

3.8.2 DSB skal sikre, at handicapassistanten kan tilbydes ved bestilling senest 12 timer før afrejse.

3.8.3 DSB er 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 en station i det trafikselskabs geografiske område, hvor den visiterede har bopæl, rejse med DSB og herefter transport fra en station til besøgssted i det trafikselskabs geografiske område, den visiterede skal besøge.

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

- a) Den visiterede (passageren) 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 henholdsvis afsluttes inden for perioden 06.00-24.00 inden for samme døgn.

3.8.5 For de stationer, DSB ejer, er DSB forpligtet til at opretholde betjening af passagerer med reduceret mobilitet. På stationer uden niveaufri adgang til perron er DSB forpligtet til at sikre betjening med lift, rampe eller kørselsbetjening til nærmeste station med niveaufri adgang til perron.

3.8.6 DSB kan efter aftale og mod betaling, der minimum skal dække DSB's omkostninger og en rimelig fortjeneste, udføre handicapassistance for andre jernbanevirksomheder med henblik på at sikre hele kunderejsen.

3.9 Forretningsbetingelser

3.9.1 DSB fastsætter sine forretningsbetingelser i henhold til jernbaneloven og DSB-loven.

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

4. Takster, salg og distribution

4.1 Takster og takstområder

4.1.1 DSB er forpligtet til at indgå i et takstsamarbejde med trafikselskaberne om fastsættelse af takster i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lov om trafikselskaber.

4.1.2 For Kombinerede rejser fastsættes taksterne i fællesskab af DSB og øvrige jernbanevirksomheder i overensstemmelse med den til enhver tid gældende bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder.

4.1.3 Indtægterne fra Kombinerede rejser fordeles mellem de forskellige jernbanevirksomheder i henhold til afstanden og et aftalt delepoint mellem jernbanevirksomhederne. Jernbanevirksomhederne aftaler for hvert produkt hvilken metrik, der skal anvendes til at måle afstanden.

4.1.4 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, eller som opstår som konsekvens af ændringer af lovgivningen, herunder af lov om trafikselskaber eller afløsende retsakter til denne. Størrelsen af kompensationen forhandles mellem DSB og Transportministeriet.

4.1.5 DSB er forpligtet til at orientere Transportministeriet skriftligt om gennemførelse af væsentlige ændringer af sit kundehenvendte salgssystem forud for implementeringen heraf.

4.2 Pladsbilletter

4.2.1 DSB kan kræve pladsbilletter af passagerer med henblik på styring af pladskapaciteten samt at sikre kvaliteten i togproduktet.

4.3 Rabatter til særlige grupper

4.3.1 Der ydes et statstilskud til særlige rabatter til udvalgte passagergrupper. DSB administrerer fordelingen af tilskuddet mellem DSB og andre jernbanevirksomheder, der driver offentlig servicetrafik på det statslige jernbanenet.

4.3.2 DSB er forpligtet til at give en særlig rabat til følgende passagergrupper for rejser, der sker inden for DSB's takstkompetence:

- 1) Pensionister
- 2) Unge
- 3) Personer med reduceret mobilitet

4.3.3 DSB skal yde særlig rabat til Pensionister, der rejser med Rejsekort Pensionist eller med enkeltbillet. På rejser øst for Storebælt gives rabatten på enkeltbilletter kun, såfremt enkeltbilletten dækker mindst fire (4) zoner.

4.3.4 DSB skal yde særlig rabat til Unge, der rejser med Rejsekort Ung eller med enkeltbillet vest for Storebælt og over Storebælt.

4.3.5 Den særlige rabat til Pensionister og Unge skal udgøre mindst 25 pct. af prisen. Såfremt Pensionister eller Unge benytter Rejsekort og også har ret til mængderabat, ydes den særlige rabat på rejsens pris, før mængderabatten er fratrukket.

4.3.6 DSB skal yde rabat til personer, der via kommunerne er visiteret til trafikkselskabernes handicapkørselsordning.

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

4.3.8 I tilfælde af at DSB ønsker at ændre principperne for udmøntningen af statstilskuddet, herunder ændre rabatsatserne på baggrund af ændringer i DSB's eventuelle kommercielle rabatter, som tillæg til de særlige tilskud, skal ændringerne aftales i en tillægskontrakt til Kontrakten.

4.4 Øvrige forpligtelser vedrørende rabatter og takster

4.4.1 I tillæg til standardprodukter kan DSB under hensyntagen til den til enhver tid gældende lov om trafikkselskaber tilbyde passagerer kommercielle produkter. Et kommercielt produkt må ikke have en karakter, der i praksis indebærer en ændring af det faste prishierarki mellem standardprodukterne. Et kommercielt produkt kan i forhold til standardprodukter således være kendetegnet ved f.eks. begrænset tilgængelighed, begrænset gyldighed og/eller begrænsede muligheder for omstigning.

4.4.2 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.

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

4.4.4 DSB udsteder frikort til Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget og ministre. DSB udsteder endvidere frikort til de medlemmer af Europa-Parlamentet, fhv. medlemmer af Folketinget og Europa-Parlamentet, Kommissarius, og ansatte i Folketinget m.fl., der den 1. januar 2005 allerede har gældende frikort i henhold til tidligere aftaler mellem DSB og Transportministeriet. Markedsværdien af disse frikort er indeholdt i kontraktbetalingen til DSB.

4.4.5 DSB er forpligtet til at sikre, at passagerer kan købe en gennemgående billet mellem Rønne og det øvrige Danmark i form af udstedelse af gennemgående billetter, der gælder til tog over Øresund i kombination med omstigning til svenske tog mellem Malmø og Ystad samt færge mellem Ystad og Rønne.

4.4.6 DSB er forpligtet til at sikre, at der sker afregning for indkøb af transporten gennem Sverige samt med færge til/fra Rønne, herunder fordeling og udmøntning af generelle tilskudsordninger til særlige

billetter, der også er gældende for denne rejserelation med relevante svenske parter. DSB's ansvar for den del af transporten, som ikke udføres af DSB, begrænser sig til, hvad der i almindelighed gælder for en billetudsteder.

4.5 Salgskanaler og billetsalg

4.5.1 Det skal på alle stationer være muligt at købe adgang til at benytte toget via automatsalg og/eller personlig betjening. Det skal altid være muligt at købe rejsehjemmel til hver enkelt rejse via digitale kanaler eller andre kanaler afstemt efter passagerernes behov og den teknologiske udvikling.

4.6 Landsdækkende distributionssystemer

4.6.1 DSB skal under iagttagelse af den til en hver tid gældende lov om trafikselskaber varetage udvikling, drift og vedligeholdelse af en administrativ systemplatform, som gør det muligt at yde aktuel information om priser og pladser i DSB's Togsystemer, og at passagerer kan købe en rejse på strækninger, hvor jernbanevirksomhederne har takstkompetencen, eventuelt delt med andre aktører. Desuden skal DSB sikre, at en administrativ systemplatform gør det muligt at reservere plads i de tog, hvor der er mulighed for at reservere plads. Desuden skal DSB sikre, at en administrativ systemplatform gør det muligt at registrere og sikre afregning af indtægter for rejser på strækninger, hvor jernbanevirksomhederne har takstkompetencen, eventuelt delt med andre aktører, herunder opsamle statistik for solgte rejser. DSB sørger for grænsefladen til Rejsekortet.

4.6.2 Den administrative systemplatform skal være tilgængelig for alle jernbanevirksomheder, trafikselskaber og andre aktører, der fremsætter ønske herom, og som i øvrigt er villig til at indrette sig efter specifikationerne i systemet. DSB er berettiget til at opkræve betaling (baseret på dels en forholdsmæssig dækning af omkostninger relateret til den administrative systemplatform og dels brugernes dækning af omkostninger til udstyr, der måtte blive anskaffet via DSB) tillagt en rimelig fortjeneste, jf. Regnskabsreglementets § 7, fra jernbanevirksomheder, trafikselskaber og andre aktører, der benytter den administrative systemplatform. DSB er dog ikke berettiget til at opkræve betaling fra jernbanevirksomheder, trafikselskaber og andre aktører, der i henhold til lov nr. 206 af 5. marts 2019 benytter den administrative systemplatform til salg af enkeltbilletter og periodekort til rejser på strækninger, hvor DSB modtager hele eller dele af trafikindtægten.

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

4.7 Sommerrejsepas i 2024

4.7.1 DSB skal forestå salg af 75.000 billetter (Sommerrejsepas) med gyldighed til alle offentlige, kollektive transportformer (tog, bus, metro, privatbaner og letbane).

4.7.2 Disse billetter skal have gyldighed i en periode på otte sammenhængende dage, der alle er placeret i skolernes sommerferie.

4.7.3 DSB skal sikre, at prisen på disse billetter ikke overstiger 399 kr. for voksne og at prisen på Billetten ikke overstiger 199 kr. for børn i alderen 12-15 år og at børn under 12 år rejser gratis ifølge med en voksen i henhold til gældende rejseregler.

4.7.4 DSB kan sælge disse billetter som en print-selv-billet, hvorved passagererne selv skal printe en sådan billet. Såfremt DSB vælger dette, skal DSB sikre behørig information om, hvordan printning kan foregå. DSB skal sikre hjælp til de kunder der måtte ønske det, i forbindelse med køb af billetten i kunde-PC'ere i henholdsvis Århus, Odense og København.

4.7.5 Forud for, at disse billetter sættes til salg, skal DSB kontakte relevante interesseorganisationer, eksempelvis Ældre Sagen, Landsorganisationen OK-klubberne i Danmark, og Faglige Seniorer, og vejlede organisationerne om mulighederne med disse billetter, samt om hvordan medlemmerne af organisationerne kan købe billetterne.

4.7.6 Da der ikke medfølger pladsbillet til disse billetter, skal DSB sikre behørig oplysning herom samt oplysning om, hvorledes pladsbillet kan købes af passagererne.

4.7.7 Staten yder aktivitetsafhængigt tilskud til de berørte trafikskaber efter en fordelingsnøgle, der aftales mellem Trafikstyrelsen og de berørte trafikvirksomheder.

4.7.8 Trafikstyrelsen forestår indtægtsdelingen mellem trafikskaberne, idet de 399 kr. henholdsvis 199 kr., som DSB modtager fra passagererne pr. solgt billet, modregnes DSB's samlede indtægtsandel af det samlede tilskud.

4.7.9 Til brug for Trafikstyrelsens opgørelse af indtægtsdelingen mellem trafikskaberne skal DSB fremsende oplysninger om antallet af solgte disse billetter til voksne henholdsvis børn til Trafikstyrelsen samt – såfremt Trafikstyrelsen anmoder herom – fremsende alle øvrige oplysninger, Trafikstyrelsen måtte efterspørge.

4.7.10 Trafikstyrelsen refunderer ikke DSB's eventuelle omkostninger til markedsføring og anden administration i forbindelse med DSB's salg af disse billetter.

4.7.11 DSB's rettigheder og forpligtelser vedrørende disse billetter har ikke konsekvenser for Transportministeriets kontraktbetaling til DSB.

5. Rullende materiel

5.1 DSB's forpligtelser vedrørende det rullende materiel

5.1.1 DSB er ansvarlig for at sikre, at DSB har tilstrækkeligt rullende materiel til rådighed for at opfylde sine forpligtelser i henhold til Kontrakten. DSB disponerer frit over anvendelsen af det af DSB ejede og lejede rullende materiel.

5.1.2 Ansvaret for jernbanens støj er i dag fordelt mellem henholdsvis 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.

5.1.3 DSB skal i Kontraktperioden arbejde for, at materiellets støjegenskaber i rimeligt omfang oprettholdes på niveauet ved anskaffelsen.

5.2 Anskaffelse af rullende materiel

5.2.1 Forud for indgåelsen af Kontrakten og i en årrække derefter vil DSB foretage omfattende investeringer i nyt rullende materiel med henblik på at overgå til fuld el-drift. DSB har indgået togkontrakter med tre togleverandører om levering af henholdsvis el-lokomotiver, vogne samt el-togsæt. Leverancen af el-lokomotiver blev afsluttet inden indgåelse af Kontrakten, mens leverancen af vogne samt el-togsæt vil ske løbende i Kontraktens løbetid, ligesom DSB i medfør af togkontrakterne har option på køb af yderligere materiel. Togkontrakterne inkluderer vedligeholdelsesydelse i forskelligt omfang.

5.2.2 For materiel, som DSB indkøber, kan DSB kun med særskilt tilslutning fra Transportministeriet give Tredjepart rettigheder i form af pant mv. der inddækker DSB's rådighed, svarende til den gældende bestemmelse for aktiver, der finansieres med lån med statsgaranti.

5.2.3 Transportministeriet kan anmode DSB om at gennemføre anskaffelser af nyt rullende materiel til strækninger, hvor DSB ikke er jernbanevirksomhed. Såfremt Transportministeriet benytter sig af denne mulighed, bliver DSB ejer af sådant rullende materiel og stiller det til rådighed for andre jernbanevirksomheder mod en betaling, der fastlægges i samarbejde mellem DSB og Transportministeriet. Transportministeriet kompenserer DSB for dokumenterede projektkostninger forbundet med anskaffelsen af sådant rullende materiel. Transportministeriet og DSB fastlægger i samarbejde, om togvedligeholdelse skal indkøbes sammen med det rullende materiel eller ej.

5.2.4 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.

5.2.5 Såfremt DSB ikke længere skal anvende hele eller dele af det anskaffede rullende materiel og det, trods rimelige bestræbelser udfoldet af DSB, ikke er muligt at udleje eller sælge dette til andre jernbanevirksomheder, der driver jernbanevirksomhed, skal Parterne indgå i forhandlinger om, hvad der skal ske med materiellet og værdiansættelsen heraf.

5.3 Aftale om rullende materiel

5.3.1 Transportministeriet garanterer, at der inden udløbet af Kontrakten indgås en aftale mellem staten og DSB, som sikrer betalingen for materiellet i dettes økonomiske restlevetid.

5.3.2 Garantien omfatter alt rullende materiel, som på kontraktindgåelsestidspunktet anvendes til udførelse af offentlig service samt nyt rullende materiel, der anskaffes gennem Kontraktperioden efter politisk godkendelse.

5.4 Miljø og klima

5.4.1 Toget er et miljøvenligt transportmiddel. Miljø fremgår derfor som en central del af DSB's formål og er en strategisk prioritet for DSB. Parterne er enige om, at Kontrakten skal bidrage til, at der sker miljøforbedrende såvel som CO₂-reducerende tiltag, som understøtter DSB's målsætning om at reducere DSB's samlede miljø- og klimapåvirkning. DSB har gennem SBTi (Science Based Targets initiative) forpligtet sig til at leve op til Paris-aftalens mål om at reducere drivhusgasser for at begrænse den globale gennemsnitlige temperaturstigning til 1,5°C over førindustrielle niveauer. Som led i DSB's arbejde med klima følger DSB de nationale strategier for en grøn energi- og forsyningssektor, ligesom DSB bidrager ved egenhændigt at investere i vedvarende energi, herunder solcelleanlæg, som kan forsyne virksomheden med grøn strøm. DSB har sat ambitiøse reduktionsmål for både DSB's egen og værdikædens samlede klimapåvirkning og integrerer dem i forretningsstrategien gennem følgende målsætninger:

5.4.2 Senest ved udgangen af 2030 skal DSB være CO₂ neutral for den del af driften, DSB selv står for (scope 1) og skal tilstræbe, at energiforsyning alene er baseret på vedvarende energikilder (scope 2).

5.4.3 Senest ved udgangen af 2030 skal togrejser gennemføres uden partikeludledning fra togenes motorer. Dette sker ved, at DSB investerer i moderne elektriske tog, jf. pkt. 5.2.1.

5.4.4 Senest ved udgangen af 2030 skal DSB have reduceret sit energiforbrug med 50 pct. Dette sker ved at investere i nyt elektrisk materiel, som er mere energieffektivt, ved at investere i nye, moderne værksteder samt ved at gennemføre energieffektiviseringer.

5.4.5 DSB arbejder endvidere for at udnytte ressourcer langt bedre og skal sikre, at mindst 90 pct. af DSB's affald bliver genanvendt i 2030.

5.4.6 DSB skal sikre, at DSB's Underleverandører har klimareduktionsmål, så DSB samlet set lever op til Parisaftalens målsætninger. DSB skal gennem arbejdet med leverandører reducere klimapåvirkningen med minimum 30 pct. (scope 3) inden 2030 og arbejde mod net zero senest i 2050. Konkret følges indsatsen i pkt. 5.4.2 og 5.4.6 gennem tilslutning til den anerkendte klimastandard for virksomheder, SBTi, der skal validere DSB's målsætninger og årligt informeres om DSB's opnåede reduktioner.

6. Stationer

6.1 Rengøring og vedligeholdelse af stationer

6.1.1 DSB er ansvarlig for rengøring og vedligeholdelse af både indvendige og udvendige passagervendte faciliteter og arealer på de dele af stationerne, som DSB ejer. Passagervendte arealer på stationer, som er ejet af Banedanmark, forudsættes vedligeholdt og rengjort af Banedanmark, og DSB påtager sig ikke ansvaret for disse arealer i medfør af Kontrakten.

6.1.2 DSB's rengøring og vedligehold skal som minimum omfatte DSB-ejede elevatorer, ledelinjer og andre installationer, der har relevans for handicaptilgængeligheden på stationer, jf. gældende lovgivning, samt DSB-ejet faste skiltning såsom stationsnavne, spornummerering, udgange mv., og DSB-ejede infotavler og infoskærme. DSB skal desuden sikre, at stationerne er trygge at opholde sig på, herunder at belysning, stationsinventar og beplantninger understøtter en tryk og sikker rejseoplevelse.

6.1.3 DSB er forpligtet til at sikre, at den trafikale funktionalitet og fremtoningen af de passagervendte arealer på de dele af stationerne, DSB ejer, som minimum opretholdes på tilsvarende niveau, som var gældende på tidspunktet for Kontraktens indgåelse.

6.1.4 DSB prioriterer vedligehold af stationer på baggrund af passagergrundlaget samt konkrete tekniske vurderinger af behov for vedligehold. Vedligehold på stationer med et stort passagergrundlag prioriteres generelt højt, men i situationer, hvor det konkret teknisk vurderes, at en stations vedligeholdelsesmæssige stand enten forringer passagerkomforten markant, eller at den bygningsmæssige stand er meget dårlig, skal sådanne stationer uanset passagergrundlaget opprioriteres.

6.1.5 På Sund & Bælts stationsanlæg, Københavns Lufthavn og Tårnby, skal DSB medvirke konstruktivt til at sikre vedligeholdelse og rengøring af perronaptering og perroner i henhold til særskilt kontrakt mellem DSB og Sund & Bælt.

6.2 Indretning af stationer

6.2.1 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 mindst samme niveau, som var gældende på tidspunktet for Kontraktens indgåelse. Ved den trafikale funktion forstås bil- og cykelparkering, tilgængelighed, omstigning mellem tog og andre transportmidler, ophold på stationen, information og køb af billetter. DSB prioriterer en stations faciliteter ved at tage udgangspunkt i antallet af passagerer, der benytter stationen.

6.2.2 DSB har ansvaret for, at der på stationerne tages hensyn til sikring af tilgængeligheden for personer med reduceret mobilitet. DSB er forpligtet til som minimum at fastholde handicaptilgængeligheden på DSB's stationer på det niveau, som var gældende på tidspunktet ved Kontraktens indgåelse.

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

6.2.4 DSB skal samarbejde med både Banedanmark, kommunerne og øvrige stationsrelevante interessenter om udvikling af stationer.

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

6.2.6 DSB skal sikre mulighed for, at andre jernbanevirksomheder kan opstille eget udstyr til salg af billetter. DSB påtager sig i sådanne tilfælde ikke forpligtelser vedrørende finansiering eller påtager sig risici i øvrigt, medmindre DSB aftaler andet med eventuelle jernbanevirksomheder.

6.3 Åbning og lukning af stationer

6.3.1 Hvis DSB i Kontraktperioden efter aftale med Transportministeriet skal drive og vedligeholde ny-anlagte stationer, eller hvis DSB i Kontraktperioden efter aftale med Transportministeriet skal ophøre med at drive og vedligeholde eksisterende stationer, skal kontraktbetalingen reguleres med afsæt i den faktiske nettopåvirkning (omsætnings- og omkostningspåvirkning) for DSB.

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 gældende TSI PRM regler og standarder som retningslinje for udformning af forandringer på tilgængelighedsområdet.

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 inddrage handicaporganisationer, Trafikstyrelsen, Banedanmark og Transportministeriet i forbindelse med DSB's arbejde med at forbedre handicaptilgængeligheden på de af DSB ejede stationer.

7. Økonomi

7.1 Kontraktbetalingens størrelse

7.1.1 For de i Kontrakten definerede ydelser modtager DSB kontraktbetaling fra Transportministeriet, jf. Tabel 7.1.

Tabel 7.1: Kontraktbetaling i mio. kr. (2023-pl)

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
159,6	3.281,3	3.268,6	3.265,7	3.260,1	3.255,7	3.252,4	3.250,2	3.247,0	3.243,8	3.053,9

7.1.2 Kontraktbetalingen for 2023 omfatter perioden 15. december 2023 – 31. december 2023.

7.1.3 Kontraktbetalingen for 2033 omfatter perioden 1. januar – 10. december 2033.

7.1.4 Kontraktbetalingen dækker anskaffelse, afskrivning og forrentning af nyt rullende materiel.

7.1.5 Kontraktbetalingen dækker desuden DSB's bidrag til driften af Jernbanemuseet, idet DSB er forpligtet til at opretholde Jernbanemuseet.

7.1.6 Kontraktbetalingen er fast og skal ikke være genstand for nogen automatisk regulering eller nogen form for modregning, med mindre andet udtrykkeligt er angivet i Kontrakten.

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

7.1.8 Transportministeriet udbetaler kontraktbetaling til DSB i 12 delrater den 21. i hver måned. Hvis den 21. falder på en lørdag, søndag eller helligdag, falder udbetalingen til DSB første efterfølgende hverdag.

7.1.9 Det statstilskud, som ydes til særlige rabatter, jf. pkt. 4.3, 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.

7.1.10 Alle indtægter fra passagererne og andre eksterne indtægtskilder tilfalder DSB.

7.1.11 Den del af kontraktbetalingen, som svarer til udgiften til togmateriellet i forbindelse med, at den slesvig-holstenske trafikfører, NAH.SH, varetager betjeningen af strækningen Tinglev-Padborg, udbetales til DSB, når der er fremsendt dokumentation for betalingen til NAH.SH.

7.2 Reguleringer som følge af ændrede materielle leverancer

7.2.1 Såfremt leverancer af rullende materiel indkøbt af DSB uanset årsag væsentligt forsinkes, har

Transportministeriet mulighed for at regulere kontraktbetalingen svarende til DSB's nettobesparelse ved en forsinket materielleverance.

7.3 Reguleringer som følge af offentlige afgifter

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

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

7.4 Reguleringer i tilfælde af overkompensation

7.4.1 Kontraktbetalingen reduceres, hvis DSB i et regnskabsår har opnået en større fortjeneste ved udførelse af offentlige serviceydelser, end der anses for rimeligt. Overgrænsen for en rimelig fortjeneste fastsættes til en egenkapitalforrentning på 12 pct., dog højest 10 pct. over en treårig periode. Såfremt egenkapitalens forrentning bryder med et af disse lofter, skal kontraktbetalingen reduceres, så lofterne overholdes.

7.4.2 Fortjenesten og spørgsmålet om en eventuel regulering som følge af overkompensation skal vurderes samlet for Kontraktens ydelser.

7.4.3 Ved opgørelse af egenkapitalen indgår alene den del af DSB's egenkapital, der kan henføres til offentlige serviceydelser i Kontrakten. Heri indgår også den del af egenkapitalen, der kan henføres til leverancer fra eksterne parter i DSB-koncernen til brug for udførelsen af Kontrakten.

7.4.4 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, leverancerne er aftalt mellem Parterne ved kontraktunderskrivelsen.

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

7.5 Kompensation til DSB for manglende indtægter fra Øresundstogtrafikken

7.5.1 Parterne er enige om, at Transportministeriets overdragelse af trafikkøberansvaret for Den danske delstrækning til Skånetrafiken giver anledning til kompensation til DSB. Eftersom usikkerheden i budgettet for Den danske delstrækning er stor på grund af manglende kendskab til passagerernes tilbagemunden efter Covid-19 pandemien og på grund af stigende omkostninger, herunder udviklingen i energipriserne, er Parterne enige om, at DSB skal modtage en kompensation, der tager højde for den faktiske udvikling i Passagerindtægter.

7.5.2 DSB's kontraktbetaling for 2023 reguleres af Transportministeriet i 2024 med et beløb svarende til det faktiske nettoresultat, som Transportministeriet i 2024 modtager fra Skånetrafiken for 2023. Ligeledes regulerer Transportministeriet i 2025 DSB's kontraktbetaling for 2024 med et beløb svarende

til det faktiske nettoresultat, som Transportministeriet i 2025 modtager fra Skånetrafiken for 2024. Det faktiske nettoresultat opgøres på baggrund af Skånetrafikens regnskab for Den danske delstrækning. DSB modtager fra Transportministeriet det faktiske nettoresultat fra Den danske delstrækning, når regnskabet foreligger. Parterne kan aftale at udbetale kompensation i form af aconto-betalinger i løbet af året. Eventuelle aconto-betalinger vil blive modregnet i det faktiske nettoresultat, når regnskabet for året foreligger.

7.5.3 For perioden 2025 og frem optager Parterne forhandlinger i løbet af 2024 med henblik på at fastlægge et fast og endeligt niveau for kompensationen i forbindelse med overdragelsen af Øresundstrafikken.

7.6 Budgetanalyse

7.6.1 Parterne er enige om at gennemføre en budgetanalyse af DSB's økonomi og er i forlængelse heraf forpligtede til at indlede forhandlinger om at tilpasse de kontraktuelle forpligtelser, herunder økonomien, til analysernes resultater.

8. Effektivitet

Med henblik på at måle, om DSB bliver gradvist mere effektiv i Kontraktperioden, skal DSB leve op til de effektivitetskrav, der fremgår i det følgende.

Effektivitetskravene i pkt. 8.1 – 8.4 nedenfor er fastlagt med udgangspunkt i den økonomiske fremskrivning, som lå til grund for den eksterne kvalitetssikring, gennemført forud for indgåelse af denne Kontrakt. Parterne er enige om, at effektivitetskravene skal tilpasses, såfremt væsentlige forudsætninger i forhold til den økonomiske fremskrivning ændrer sig.

8.1 Kontraktbetaling pr. Passagerkilometer

8.1.1 DSB skal leve op til de i tabel 8.1 anførte krav.

Tabel 8.1: Kontraktbetaling pr. Passagerkilometer (kr./km) (2023-pl)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,61	0,59	0,59	0,58	0,57	0,56	0,51	0,48	0,46	0,45

8.2 Omkostninger til fremføring af tog pr. Togkilometer

8.2.1 DSB skal leve op til de i tabel 8.2 anførte krav.

Tabel 8.2: Omkostninger til fremførsel af tog pr. Togkilometer (kr./km) (2023-pl)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
181	179	178	179	179	184	167	169	170	169

8.2.2 Effektivitetskravene i tabel 8.2 indeholder koncernens omkostninger inkl. afskrivninger fratrukket omkostninger til DSB Service & Retail A/S samt DSB Ejendomsudvikling A/S delt med de kørte Togkilometer.

8.3 Omkostninger til fremføring af tog pr. Pladskilometer

8.3.1 DSB skal leve op til de i tabel 8.3 anførte krav.

Tabel 8.3: Omkostninger til fremføring af tog pr. Pladskilometer (kr./km) (2023-pl)

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,58	0,57	0,55	0,52	0,51	0,49	0,45	0,44	0,44	0,44

8.3.2 Effektivitetskravene i tabel 8.3 indeholder koncernens omkostninger inkl. afskrivninger fratrukket

omkostninger til DSB Service & Retail A/S samt DSB Ejendomsudvikling A/S delt med de kørte Pladskilometer.

8.4 Passagerkilometer pr. Pladskilometer.

8.4.1 DSB skal leve op til de i tabel 8.4 anførte krav.

Tabel 8.4: Passagerkilometer pr. Pladskilometer

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
0,32	0,33	0,33	0,31	0,30	0,29	0,28	0,29	0,30	0,30

9. Forpligtelser ved overdragelse af trafik

9.1 Generelt om overdragelse af trafik

9.1.1 I tilfælde af at Transportministeriet helt eller delvist ophæver eller opsiger Kontrakten, jf. pkt. 10.1.2, gælder nedenstående forpligtelser i forbindelse med overdragelse af trafik fra DSB til en anden jernbanevirksomhed.

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

9.1.3 Overdragelse af trafik kan tidligst finde sted fra det tidspunkt, hvor en eventuel ny jernbanevirksomhed overtager ansvaret for at levere 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 som følge deraf.

9.1.4 Ved overdragelse af trafik til anden jernbanevirksomhed reguleres DSB's kontraktbetaling med afsæt i den faktiske nettopåvirkning (omsætnings- og omkostningspåvirkning) for DSB, hvor også de potentielle omstillingsomkostninger for DSB i forbindelse med tilpasning til det reducerede aktivitetsomfang søges opgjort. DSB skal levere alle de nødvendige oplysninger til brug herfor.

9.2 DSB's informationsforpligtelser ved overdragelse af trafik

9.2.1 DSB er ansvarlig for, at de informationer og data, som DSB leverer til Transportministeriet i forbindelse med overdragelse af trafik til anden jernbanevirksomhed er korrekte og retvisende.

9.2.2 Transportministeriet er ansvarligt for, at alle henvendelser til DSB sker skriftligt i forbindelse med en overdragelse af trafik til en anden jernbanevirksomhed.

9.2.3 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.

9.2.4 DSB skal i rimeligt omfang 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.

9.2.5 DSB skal i nødvendigt omfang bistå jernbanevirksomheder, der overdrages trafik til, med nødvendig instruktion og afgivelse af relevant viden, der er nødvendig for pågældende jernbanevirksomhed.

9.3 Besigtigelser

9.3.1 Transportministeriet, dets rådgivere og relevante jernbanevirksomheder skal kunne foretage besigtigelse af relevant materiel, bygningsanlæg, servicefaciliteter og udstyr som led i overdragelsen af trafik. Besigtigelser skal varsles skriftligt med mindst ti hverdages varsel og i alle tilfælde foregå uden ulemper for DSB's daglige drift.

9.3.2 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 jernbanevirksomheder.

9.4 Rullende materiel

9.4.1 DSB er forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for jernbanevirksomheder, der overdrages trafik til i henhold til Lov om DSB. DSB og Transportministeriet identificerer i fællesskab relevant rullende materiel, som kan stilles til rådighed med udgangspunkt i behovet i den pågældende situation og i øvrigt under hensyntagen til DSB's eventuelle fortsatte eget behov.

9.4.2 Såfremt Transportministeriet beder DSB stille rullende materiel til rådighed for jernbanevirksomheder, der overdrages trafik til, forbliver DSB ejer af sådant rullende materiel. Lejevilkår fastlægges i samarbejde mellem DSB og Transportministeriet.

9.5 Servicefaciliteter

9.5.1 DSB er forpligtet til at stille servicefaciliteter relateret til rullende materiel til rådighed for jernbanevirksomheder, der overdrages trafik til, i overensstemmelse med gældende regler. Forpligtelsen gælder alene de til trafikafviklingen relevante og nødvendige servicefaciliteter og forudsætter, at der indgås en lejeaftale eller en benyttelsesaftale mellem DSB og den pågældende jernbanevirksomhed på markeds-mæssige vilkår.

9.5.2 DSB opstiller de konkrete lejeaftaler og benyttelsesaftaler for pågældende jernbanevirksomheds leje eller benyttelse af relevante servicefaciliteter. Transportministeriet skal godkende aftalerne forud for indgåelse.

9.6 Lokaler

9.6.1 DSB er forpligtet til at stille lokaler, herunder passagervendte lokaler såvel som velfærdslokaler for ansatte, til rådighed for den jernbanevirksomhed der overdrages trafik til. Forpligtelsen gælder alene de til trafikafviklingen relevante og nødvendige lokaler, DSB har rådighed over og ikke anvender, og forudsætter, at der indgås en lejeaftale mellem DSB og den pågældende jernbanevirksomhed på markeds-mæssige vilkår.

9.6.2 DSB opstiller de konkrete lejeaftaler for lokaler nævnt i pkt. 9.6.1. Transportministeriet skal godkende aftalerne forud for indgåelse.

9.7 Billetter og billetsalgsfaciliteter

9.7.1 I overensstemmelse med gældende regler skal DSB stille Billetsalgsudstyr, herunder Biletautomater og udstyr relateret til Rejsekortet vederlagsfrit til rådighed for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, og som betjener stationer, der ejes af DSB.

10. Afsluttende juridiske bestemmelser

10.1 Kontraktens varighed

10.1.1 Kontrakten træder i kraft den 15. december 2023 og ophører den 10. december 2033.

10.1.2 Transportministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser med et varsel på 2 år opsige Kontrakten helt eller delvist efter Transportministeriets valg, såfremt Transportministeriet skal overdrage trafik til anden jernbanevirksomhed eller skal overdrage trafikføberansvar til anden myndighed.

10.2 Transportministeriets misligholdelsesbeføjelser

10.2.1 Det påhviler DSB uden anmodning fra Transportministeriet og inden for rimelig tid at afhjælpe samtlige mangler i det omfang, dette er muligt og ikke vil påføre DSB urimelige eller uproportionelle omkostninger.

10.2.2 Såfremt DSB ikke har afhjulpnet 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 Det påhviler desuden 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. En væsentlig mangel ved DSB's ydelser foreligger, såfremt den pågældende ydelse ikke opfylder væsentlige krav i Kontrakten.

10.2.4 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 7.1.

10.3 Transportministeriets ophævelsesadgang

10.3.1 Transportministeriet kan med virkning for fremtidige ydelser ophæve Kontrakten helt eller delvist efter Transportministeriets valg, såfremt det godtgøres, at DSB væsentligt har misligholdt sine forpligtelser.

10.3.2 Det er en betingelse for ophævelsen, at Transportministeriet i en ophævelsesskrivelse over for DSB skriftligt og uden ugrundet ophold har givet påkrav herom med angivelse af, at DSB på nærmere specificeret måde væsentligt har misligholdt sine forpligtelser, og at manglende afhjælpning heraf inden 30 (trediv) 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.

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

10.4 DSB's forpligtelser ved ophør af Kontrakten

10.4.1 Uanset om Transportministeriet helt eller delvist ophæver eller opsiger Kontrakten, gælder de i kapitel 9 anførte forpligtelser for DSB.

10.4.2 Hvis Transportministeriet ophæver eller opsiger Kontrakten delvist, skal Transportministeriet indrette den delvise ophævelse såvel som den delvise opsigelse således, at DSB's resterende trafik i videst muligt omfang fortsat er geografisk sammenhængende, herunder med sammenhængende adgang til klagørings- og værkstedsfaciliteter.

10.5 DSB's misligholdelsesbeføjelser

10.5.1 Såfremt Transportministeriet misligholder sine betalingsforpligtelser i henhold til Kontrakten, er DSB berettiget til at ophæve Kontrakten, 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 (tredive) dage vil medføre, at Kontrakten ophæves, og såfremt Transportministeriet ikke har opfyldt sine betalingsforpligtelser inden fristens udløb. Ophævelsen har virkning fra fristens udløb.

10.5.2 Såfremt der foreligger anden misligholdelse fra Transportministeriets side, skal DSB uden ugrundet ophold reklamere herfor. Manglende reklamation fritager dog ikke Transportministeriet for forpligtelser i henhold til Kontrakten.

10.5.3 I øvrigt gælder dansk rets almindelige regler om misligholdelsesbeføjelser.

10.6 Force majeure for DSB

10.6.1 DSB er ikke ansvarlig for manglende eller mangelfuld opfyldelse af Kontrakten, som skyldes forhold, der ligger uden for DSB's kontrol, som DSB ikke ved Kontraktens underskrift burde have taget i betragtning, og som DSB ej heller rimeligvis kunne have undgået eller overvundet.

10.6.2 Forhold hos en Underleverandør anses som force majeure, såfremt der for Underleverandøren foreligger en hindring, der omfattes af ovenstående, og som DSB ikke ved udfoldelse af rimelige bestræbelser kunne have undgået eller overvundet.

10.6.3 Force majeure kan højst gøres gældende med det tidsmæssige omfang, som force majeure situationen varer, idet Transportministeriet dog generelt anerkender, at der ikke er sammenfald mellem en force majeure begivenheds ophør og genetablering af normal togdrift, herunder af kundepunktigheden, og at dette ikke skal lægges DSB til last.

10.6.4 Force majeure kan kun påberåbes, såfremt DSB har givet skriftlig meddelelse herom til Transportministeriet. Meddelelse skal gives uden ugrundet ophold efter, at force majeure er indtrådt. Når oplysninger herom foreligger, skal DSB oplyse det tidsmæssige omfang af force majeure situationen fordelt på omfattede strækninger, samt, når oplysninger herom foreligger, oplysninger om påvirkning af kundepunktighed. Efter modtagelse af meddelelsen om påberåbelse af force majeure, tager Transportministeriet uden ugrundet ophold stilling til spørgsmålet om, hvorvidt Transportministeriet er enig i, at der foreligger force majeure eller ej, og orienterer DSB om sin stillingtagen.

10.6.5 Parterne er berettiget til at genforhandle Kontrakten med virkning for fremtidige ydelser, såfremt DSB er i force majeure i mere end 90 (halvfems) dage.

10.7 Parternes hæftelse for Underleverandører

10.7.1 Hver Part hæfter for sine Underleverandørers ydelser efter Kontrakten på ganske samme måde som for sine egne ydelser, jf. dog pkt. 10.6.2.

10.8 Fordringshavermora

10.8.1 Om Transportministeriets fordringshavermora gælder dansk rets almindelige regler.

10.9 Myndighedskrav m.v.

10.9.1. 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 trafikvirksomheder, indgås.

10.10 Inspektion

10.10.1 Transportministeriet, herunder Transportministeriets repræsentanter, skal til enhver tid have adgang til rullende materiel, værksteder, servicefaciliteter, stationer samt bygninger beliggende på stationer med henblik på at konstatere, hvorvidt de aftalte ydelser leveres på de aftalte vilkår. Transportministeriet kan derudover til enhver tid udføre øvrige inspektioner, herunder registreringer og målinger.

10.10.2 DSB skal ved sådanne inspektioner nævnt i pkt. 10.10.1. stille det nødvendige mandskab til vederlagsfri rådighed.

10.10.3 Transportministeriet skal varsle inspektioner skriftligt med et rimeligt varsel. Hvor inspektioner kan gennemføres uden iagttagelse af sikkerhedsforanstaltninger eller uden DSB's aktive medvirken i øvrigt, kan inspektioner gennemføres uden varsel.

10.10.4. 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 ukendt person, der vil anvende DSB's ydelser som almindelig rejsende og efterfølgende rapportere til Transportministeriet.

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

10.10.6. 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 Overdragelse

10.11.1 Transportministeriet har ret til at overdrage sine rettigheder og forpligtelser efter Kontrakten 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.

10.11.2 DSB kan ikke uden Transportministeriets skriftlige samtykke overdrage sine rettigheder og forpligtelser ifølge Kontrakten til tredjemand, dog med undtagelse af hel eller delvis overdragelse til selskaber, der er kontrolleret af DSB som majoritetsejer.

10.11.3 DSB kan ej heller uden Transportministeriets skriftlige samtykke overlade Kontraktens opfyldelse vedrørende selve togdriften til Underleverandører.

10.12 Genforhandling

10.12.1 Såfremt der efter Kontraktens indgåelse sker væsentlige ændringer i den for kontraktøkonomien forudsatte vækst i passagergrundlaget eller der opstår væsentlige uforudsete hændelser af ekstraordinær karakter (herunder eksempelvis 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 (uden at det udgør en force majeure situation, jf. pkt. 10.6 og 10.7), er Parterne forpligtet til loyalt og konstruktivt at genforhandle Kontraktens vilkår, herunder drøfte muligheder for reduktioner i trafikydelsen.

10.12.2 Det er en betingelse for genforhandling af Kontrakten, at DSB opfylder de forudsætninger for omkostningsreduktioner, som ligger til grund for kravene til effektivitet, jf. kapitel 8. Det er endvidere en betingelse, at den samlede økonomi for DSB afviger væsentligt fra det ved Kontraktens indgåelse forudsatte.

10.13 Afgørelse af tvister

10.13.1 Såfremt der opstår en uoverensstemmelse mellem Parterne i forbindelse med Kontrakten, 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 Ændringer af Kontrakten

10.14.1 Kontrakten kan kun ændres ved skriftlig aftale underskrevet af Parternes dertil bemyndigede repræsentanter. Alle ændringer af Kontrakten skal udformes som fortløbende nummererede tillæg til Kontrakten.

10.14.2 Såfremt en af Parterne fremsætter ønsker om ændringer af Kontrakten, er DSB forpligtet til at estimere nettoomkostningen ved ændringsønskerne.

10.15 Kontrakteksemplarer

10.15.1 Kontrakten oprettes i to eksemplarer, der opbevares hos henholdsvis Transportministeriet og DSB.

11. Underskrifter og datering

København den 15. dec 2023

Fra Transportministeriet:


Thomas Danielsen
Transportminister


Flemming Schiller
Afdelingschef

For DSB:


Peter Schütze
Bestyrelsesformand


Flemming Jensen
Adm. Direktør

Bilag 1 Definitioner

Ord, udtryk, begreb	Betydning
Aflyst ankomst	<p>En aflyst ankomst er en planlagt togankomst, som ikke er realiseret på en Registreringsstation.</p> <p>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.</p>
Billetkategorier	Opdeling i kategorier af de billetprodukter DSB godtager som gyldige rejsehjemler.
Billetsalgsautomater	Automater på stationer, hvor billet salg foregår ved passagerernes selvbetjening.
Billetsalgstudyr	Alt udstyr, der benyttes i forbindelse med billet salg, herunder billetsalgssystemer (eksempelvis ROSA-systemet), Billetsalgsautomater (eksempelvis Nautila).
Eftermiddagsmyldretid	Fjern- og regionaltogtrafik samt S-togtrafik der afvikles i tidsrummet kl. 15.00 – 18.00.
Erstatningstransport	Transport af passagerer med bus og/eller taxi som indsættes på delstrækninger, hvor dette kræves grundet manglende mulighed for at køre tog.

Forsinket ankomst	<p>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.</p> <p>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 forsinket ankomst.</p>
Kombinerede rejser	Rejser der foregår på både DSB's og andre togoperatørers strækninger.
Kontrakten	Denne Kontrakt mellem Transportministeriet og DSB om offentlig service- trafik i perioden 15. december 2023 til 10. december 2033.
Kontraktperioden	Perioden fra 15. december 2023 til kontraktophør.
Køreplanperiode	Perioden fra det af Banedanmark fastlagte køreplanskifte hvert år i december til efterfølgende december. "K24" er betegnelsen for køreplanen i fjern- og regionaltrafikken i 2024. "S24" er betegnelsen for køreplanen i S-togtrafikken i 2024".
Morgenmyldretid	Fjern- og regionaltogtrafik samt S-togtrafik der afvikles i tidsrummet kl. 07:00 – 09:00.
Myldretid (Morgenmyldretid, Eftermiddagsmyldretid)	Fjern- og regionaltogtrafik samt S-togtrafik der afvikles i tidsrummet kl.

	07:00 – 09:00 (Morgenmyldretid) eller kl. 15.00 – 18.00 (Eftermiddagsmyldretid).
Normalkøreplan	<p>Køreplan som DSB udarbejder for hver Køreplanperiode. Normalkøreplanen gælder, medmindre der sker ændringer i form af en Særkøreplan eller Nødkøreplan.</p> <p>Normalkøreplanen omfatter ikke tomkørsel f.eks. til/fra værksted.</p>
Nødkøreplan	Køreplan, der anvendes ved pludseligt opståede og uforudsete forhold. Nødkøreplanen udarbejdes af DSB og erstatter i en kortere periode Normalkøreplanen, indtil denne kan genindføres, eller en længerevarende Særkøreplan kan iværksættes.
Passagerindtægter	De indtægter, som DSB modtager fra passagerernes betaling for gyldige rejsehjemler, herunder pladsbilletter, gebyrer m.v.
Passagerkilometer	Det totale transportarbejde målt i antal kilometer, passagererne bliver befordret.
Pensionister	Folkepensionister, førtidspensionister samt personer på tidlig eller seniorpension med gyldigt DSB legitimationskort.
Perronaptering	Alle elementer på perroner på Stationer, som DSB ejer eller forvalter, såsom venterum, reklamestandere, skilte, affaldsbeholdere, bænke m.v.

Pladskilometer	Den totale, årlige produktion af siddepladser til passagerer, hvori ikke indgår pladser til cykler og barnevogne, eller materielkørsel.
Publikumskøreplan	<p>Den aktuelle køreplan, der offentliggøres til passagerer og offentlighed i øvrigt.</p> <p>Der udgives Publikumskøreplaner på baggrund af såvel Normalkøreplaner som Særkøreplaner.</p> <p>En Publikumskøreplan offentliggøres inden tidspunktet for dens ikrafttræden.</p>
Registreringsstationer	Udvalgte stationer, hvor Banedanmark registrerer ankomster af tog.
Rettidig ankomst	Udtryk for et tog, der ankommer til de 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.
Station	Enhver lokalitet i tilknytning til bane-nettet som fungerer med henblik på passagerers ind- og udstigning af tog.
Særkøreplan	En køreplan, der i en på forhånd fastlagt periode erstatter Normalkøreplanen. En Særkøreplan kan omfatte alt fra én aflyst Togafgang til større om-lægninger af trafikken, f.eks. i forbin-

	delse med større og/eller længerevarende infrastrukturarbejder. En Særkøreplan kan omfatte køreplan for Erstatningstransport.
Togafgang	Betegnelse for et togs afgang fra hver enkelt station et givent tog betjener.
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.
Togsystem	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.
Tredjepart	Enhver part, udover DSB og Transportministeriet.
Tællestrækning	Fast definerede strækninger, hvor DSB regelmæssigt måler antallet af passagerer i et givent tog på i såkaldte KIT (Kunder I tog) tællinger. I tællingerne bliver hvert tognummer talt. Mindst én gang pr. strækning per ugedag hver måned.
Underleverandør	En underleverandør er en anden end DSB, der leverer en del af de ydelser, DSB er forpligtet til at levere, jf. Kontrakten.

Unge

Unge mellem 16-25 år (inklusive) samt studerende over 25 år, som er indskrevet på en SU-berettiget uddannelse.

Bilag 2 Trafikeringsplan for fjern- og regionaltogetrafikken

Trafikeringsplan	Mindste antal tog pr. dag i begge retninger			Mindste antal tog pr. time			
	Mandag-fredag	Lørdag-søndag og helligdage	Nattog mellem 01-05 alle dage	Mandag-fredag i 19 sammenhængende timer samt lørdag-søndag i 17 sammenhængende timer	Mandag-fredag i 13 sammenhængende timer	Lørdag-søndag i 9 sammenhængende timer	Myldretidstog i aktuel retning
Helsingør – Nivå	81	69		2	4	4	2
Nivå – København H	81	69		2	4	4	2
København H – Københavns Lufthavn	19	19		1	1	1	
København H – Roskilde	114	94	1	3	6	5	1
Roskilde – Københavns Lufthavn	15				1		
Roskilde – Ringsted	73	41	1	2	4	2	
København – Køge Nord	90	76		2	5	4	
Køge Nord – Køge	34	26		1	2	1	
Køge – Næstved	34	18		1	2	1	
Køge Nord – Ringsted	56	50		1	3	3	
Ringsted – Næstved	48	33		1	3	2	
Næstved – Nykøbing F	35	30		1	2	2	
Roskilde – Holbæk	54	35		1	3	2	1
Holbæk – Kalundborg	22	18		1	1	1	1
Ringsted – Slagelse	78	55	1	1	4	3	
Slagelse – Nyborg	69	55	1	1	3	3	1
Nyborg – Odense	69	55	1	1	3	3	1
Odense – Middelfart	78	69	1	2	4	4	
Middelfart – Fredericia	58	51	1	2	3	3	
Middelfart – Kolding	19	17			1	1	
Fredericia – Vejle	64	54	1	2	3	3	1
Vejle – Struer	4	4					
Vejle – Aarhus H	60	50	1	2	3	3	1
Aarhus H – Aalborg	36	34		1	2	2	
Aalborg – Aalborg Lufthavn	19	19		1	1	1	
Fredericia – Kolding	39	35		2	2	2	
Kolding – Lunderskov	57	52		2	3	3	
Lunderskov – Tinglev	22	20		1	1	1	
Tinglev – Sønderborg	10	9		0,5	0,5	0,5	
Tinglev – Padborg	12	11		0,5	0,5	0,5	
Lunderskov – Esbjerg	35	32		1	2	2	

Hvor forpligtelsen er "1/2", svarer det til et tog hver anden time. DSB afgør, hvilke konkrete timer disse tog placeres i.

Såfremt togene i Morgen- eller Eftermiddagsmyldretiden såvel som nattogene kører fra udgangsstation til endestation over en længere tidsmæssig periode end det i trafikeringsplanen anførte, kan disse tog delvist køre uden for det i trafikeringsplanen anførte tidsinterval, men skal berøre det anførte tidsinterval.

Den aktuelle retning i Morgen- såvel som Eftermiddagsmyldretiderne afgøres af efterspørgselsbehovet.

Gennemkørende tog mellem København H og Ringsted kan gennemføres via Roskilde eller Køge Nord efter DSB's afgørelse.

Gennemkørende tog mellem Odense og Middelfart kan gennemføres via den gamle bane eller den nye bane på Vestfyn efter DSB's afgørelse.

Tog mellem Middelfart og Kolding kan gennemføres via Fredericia, men kan ikke på strækningen Fredericia-Kolding benyttes til at opfylde forpligtelsen på strækningerne Middelfart-Fredericia og Fredericia-Kolding.

Tog mellem Vejle og Struer leverer DSB som leverandør for Arriva i henhold til leverandørkontrakt indgået mellem DSB og Arriva.

Trafikeringsplanen tager udgangspunkt i DSB's køreplanforslag for køreplanen i 2024 (K24), herunder den af DSB foreslåede reduktion i antallet af tog på delstrækningerne København H-Roskilde, København H-Nivå og Nivå-Helsingør sammenlignet med køreplanen for 2023 (K23). Reduktionen i antallet af tog på Kystbanen er en forsøgsordning. Når DSB har indhentet tilstrækkelige erfaringer, skal DSB oplyse, hvad erfaringerne tilsiger, herunder om køreplanen ønskes videreført eller ej. I sin indhentning af erfaringer skal DSB inddrage punktlighed, belægning og kundetilfredshed. Såfremt DSB ikke ønsker at fastholde køreplanen på en eller flere af de tre delstrækninger, men derimod ønsker at øge frekvensen, er DSB forpligtet til at øge frekvensen på en eller flere af de tre delstrækninger inden for den kontraktbetaling, DSB modtager det pågældende år.

I Kontraktperioden forventes Femern Bælt-forbindelsen og projekterne om kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted samt ny jernbane over Vestfyn ibrugtaget. Ibrugtagning af disse infrastrukturprojekter og et tilstrækkeligt antal IC5-tog indebærer, at de trafikale forpligtigelser skal øges med ekstra lyntog mellem København og Århus.

I Kontraktperioden forventes anlægsprojekterne på Øresundsbanen i forbindelse med den nye sydlige jernbanekorridor ibrugtaget. Ibrugtagningen indebærer, at de trafikale forpligtigelser skal øges, så der kører to tog per time og retning direkte til Københavns Lufthavn Station i den sydlige jernbanekorridor. Dette skal også understøtte København Syd Station som nyt knudepunkt i hovedstaden.

I Kontraktperioden forventes der indgået en aftale mellem DSB og den slesvig-holstenske trafikfører, NAH.SH, om betjening af strækningen Tinglev-Padborg. DSB opretholder trafikforpligtelsen inden for

den gældende kontraktbetaling, men tyske tog forventes at skulle trafikere strækningen. Endvidere åbnes der hermed op for en mulig udvidelse af frekvensen på strækningen Tinglev-Sønderborg til time-drift.

Såfremt Region Nordjylland beslutter, at udvide Nordjyske Jernbaners togdrift fra Skørping til Hobro indebærer det mulighed for at DSB's tog på strækningen kan få kortere rejsetid gennem en reduktion i DSB's antal standsninger i Arden, Støvring og Skørping. Parterne er enige om at drøfte dette nærmere, såfremt Region Nordjylland beslutter sig for udvidelse af togdriften.

Ændringer af trafikeringsplanen, herunder tilføjelser eller ophævelser af trafikforpligtelser, kræver indgåelse af en tillægskontrakt.

Bilag 3 Standsningsplan for fjern- og regionaltogetrafikken

Mindste antal stop pr. retning pr. dag.

Station	Antal stop pr. dag	
	mandag-fredag	lørdag-søndag
Helsingør - København H		
Helsingør	60	50
Snekkersten	60	50
Espergærde	60	50
Humblebæk	60	50
Nivå	60	50
Kokkedal	60	50
Rungsted Kyst	34	32
Vedbæk	34	32
Skodsborg	34	32
Klampenborg	34	32
Hellerup	60	50
København H	60	50
København - Roskilde		
København H	90	57
Valby	73	41
Høje Taastrup	90	57
Hedehusene	60	34
Trekroner	60	34
Roskilde	90	57
CPH Kastrup Lufthavn - Roskilde		
CPH Kastrup Lufthavn	15	0
Tårnby	15	0
Ørestad	15	0
Ny Ellebjerg	15	0
Høje Taastrup	15	0
Hedehusene	0	0
Trekroner	0	0
Roskilde	15	0
Roskilde - Ringsted		
Roskilde	56	25
Viby Sjælland	30	16
Borup	30	16
Ringsted	56	25
København H - Køge Nord		
København H	77	66
Ny Ellebjerg	47	41
Køge Nord	47	41
Køge Nord - Ringsted		
Køge Nord	17	16
Ringsted	17	16
Ringsted - Næstved		
Ringsted	43	25
Glumsø	30	16
Næstved	43	25

Næstved - Nykøbing F		
Næstved	30	25
Lundby	17	16
Vordingborg	30	25
Nørre Alslev	17	16
Eskilstrup	17	16
Nykøbing F	30	25
Roskilde - Kalundborg		
Roskilde	47	30
Lejre	30	16
Hvalsø	30	16
Tølløse	30	16
Vipperød	30	16
Holbæk	47	30
Regstrup	17	16
Knabstrup	17	16
Mørkøv	17	16
Jyderup	17	16
Svebølle	17	16
Biotechbyen/Kalundborg Øst	17	16
Kalundborg	17	16
Køge Nord - Næstved		
Køge Nord	30	16
Køge	30	16
Herfølge	30	16
Tureby	30	16
Haslev	30	16
Holme-Olstrup	30	16
Næstved Nord	30	16
Næstved	30	16
Ringsted - Odense		
Ringsted	43	25
Sorø	30	25
Slagelse	43	25
Korsør	30	25
Nyborg	30	25
Langeskov	17	16
Odense	43	34
Odense - Middelfart		
Odense	60	50
Holmstrup	9	8
Tommerup	17	16
Skalbjerg	9	8
Bred	9	8
Aarup	17	16
Gelsted	17	16
Ejby	17	16
Nørre Åby	17	16
Kauslunde	9	8
Middelfart	47	41

Middelfart - Fredericia		
Middelfart	34	32
Fredericia	34	32
Fredericia - Aarhus H		
Fredericia	47	41
Børkop	17	16
Brejning	17	16
Vejle	47	41
Hedensted	17	16
Horsens	47	41
Skanderborg	47	41
Aarhus H	47	41
Aarhus H - Aalborg Lufthavn		
Aarhus H	30	25
Hadsten	17	16
Langå	17	16
Randers	30	25
Hobro	17	16
Arden	17	16
Aalborg	30	25
Aalborg Lufthavn	17	16
Middelfart - Kolding		
Middelfart	16	15
Taulov	0	0
Kolding	16	15
Fredericia - Kolding		
Fredericia	34	32
Taulov	17	16
Kolding	34	32
Kolding - Lunderskov		
Kolding	47	41
Lunderskov	34	32
Lunderskov - Esbjerg		
Lunderskov	17	16
Vejen	17	16
Brørup	17	16
Holsted	17	16
Gørding	17	16
Bramming	17	16
Esbjerg	30	25
Lunderskov - Tinglev		
Lunderskov	17	16
Vamdrup	17	16
Vojens	17	16
Rødekro	17	16
Tinglev	17	16
Tinglev - Sønderborg		
Tinglev	9	8
Kliplev	9	8
Gråsten	9	8
Sønderborg	9	8

Tinglev - Padborg		
Tinglev	9	8
Padborg	9	8

DSB kan tilpasse betjeningen af stationerne i ydertimerne efter passagerefterspørgslen i forhold til, hvornår første og sidste tog første og sidste gang en given dag betjener en given station.

Ændringer af standsningsplanen, herunder tilføjelser eller ophævelser af trafikforpligtelser, kræver indgåelse af en tillægskontrakt.

Bilag 4 Linjeplan for fjern- og regionaltogtrafikken

Mindste antal direkte tog pr. dag pr. retning

	København	Aarhus	Odense	Aalborg
København	-	33/31*	36/34	18/17*
Holbæk	36/34	-	-	-
Kalundborg	18/17	-	-	-
Haslev	18/17	-	-	-
Nykøbing F	18/17	-	-	-
Odense	36/34	36/34	-	18/17
Aalborg	18/17*	36/34	18/17	-
Aarhus	33/31*	-	36/34	36/34
Struer	4/4**	-	-	-
Esbjerg	15/14	-	15/14	-
Sønderborg	8/7	-	9/8	-

Den skrå streg markerer forskellen i mindste antal direkte forbindelser på hverdage henholdsvis lørdage, søndage og helligdage.

* Forpligtelsen reduceres til minimum 16 direkte tog frem til elektrificering mellem Fredericia og Aarhus kan ibrugtages samt når der er et tilstrækkeligt antal elektriske tog til rådighed, for at sikre den mest hensigtsmæssige anvendelse af DSB's samlede siddepladskapacitet.

** Forpligtelsen gælder frem til det af Banedanmark fastsatte ordinære køreplansskifte i december 2030.

Bilag 5 Trafikeringsplan for S-togtrafikken

	Grundbetjening (Mindste antal tog pr. dag i begge retninger)			Supplement Mindste antal tog pr. time i begge retninger ud over grundbetjening		Ekstra tog i myldretid	
	Mandag-fredag 05.00-00.29	Lørdage, søndage og helligdage 05.30-00.29	Nat efter fredage og lørdage 00.30-5.29	Mandag-fredag dagtimer	Lørdage, søndage og helligdage i dagtimer	Mandag-fredag 6-10 og 14-18 aktuel retning	Mandag-fredag 6-10 og 14-18 modsat retning
Køge - Solrød Strand	58	55	11	38	28		
Solrød Strand - Hundige	58	55	11	38	28		
Hundige - Dybbølsbro	102	55	11	80	28		
Høje Tåstrup - Glostrup	59	55	10	40	27	15	13
Glostrup - Valby	59	55	10	40	27	15	13
Frederikssund - Ballerup	58	55	10	40	27		
Ballerup - Valby	98	55	10	40	27		
Valby - Dybbølsbro	157	110	20	80	54	15	13
Dybbølsbro - København H	259	165	31	160	82	15	13
København H - Østerport	258	166	32	164	83	17	17
Østerport - Svanemøllen	220	166	32	164	83	17	17
Svanemøllen - Buddinge	59	56	10	40	28	17	17
Buddinge - Farum	59	56	10	40	28		
Svanemøllen - Hellerup	161	110	22	124	55		
Hellerup - Lyngby	102	55	11	81	27		
Lyngby - Holte	102	55	11	81	27		
Holte - Hillerød	59	55	11	42	27		
Hellerup - Klampenborg	59	55	11	43	28		
Hellerup - Flintholm	115	108	10	71			
Flintholm - Ny Ellebjerg	115	108	10	71			

Den aktuelle retning i Morgen- såvel som Eftermiddagsmyldretiderne afgøres af efterspørgselsbehovet.

Tog der opfylder myldretidsforpligtigelsen kan delvist køre uden for det anførte tidsinterval, men skal undervejs berøre dette.

I Kontraktperioden forventes vendespor ved Carlsberg station ibrugtaget. Ibrugtagning heraf indebærer, at de trafikale forpligtigelser skal øges med 3 tog i timen og retning på Frederikssundsbanen.

Ændringer af trafikeringsplanen, herunder tilføjelser eller ophævelser af trafikforpligtigelser, kræver indgåelse af en tillægskontrakt.

Bilag 6 Rejsetid

Med udgangspunkt i Kontraktens pkt. 2.3 skal DSB leve op til de krav til rejsetiden, der fremgår af nedenstående tabeller.

Tabel 1: Hurtigste rejsetid for 8 direkte daglige afgange mellem København H og de anførte stationer i K24-K26:

Stationer	Timer og minutter	Forudsat antal standsninger	
Odense	1.11	0	
Aarhus	2.47	5	
Aalborg	4.10	8	
Esbjerg	3.03	15	
Sønderborg	3.27	10	
Holbæk	0.40	2	
Kalundborg	1.25	9	
Næstved	0.41	1	
Nykøbing Falster	1.13	3	
Helsingør	0.50	8	

Tabel 2: Hurtigste rejsetid for 8 direkte daglige afgange mellem København H og de anførte stationer i K27:

Stationer	Timer og minutter	Forudsat antal standsninger	Forudsatte infrastrukturforbedringer
Odense	1.11	0	Rejsetidsforbedringen til Nykøbing Falster (7 minutter) gælder først, når der er opnået fuld funktionalitet af Ny Storstrømsbro og til Næstved (2 minutter), når der er et tilstrækkeligt antal elektriske tog til rådighed.
Aarhus	2.47	5	
Aalborg	4.10	8	
Esbjerg	3.03	15	
Sønderborg	3.27	10	
Holbæk	0.40	2	
Kalundborg	1.25	9	
Næstved	0.39	1	
Nykøbing Falster	1.06	3	
Helsingør	0.50	8	

Tabel 3: Hurtigste rejsetid for 8 direkte daglige afgange mellem København H og de anførte stationer i K28:

Stationer	Timer og minutter	Forudsat antal standsninger	Forudsatte infrastrukturforbedringer
Odense	1.07	0	Som ovenfor +
Aarhus	2.43	5	Rejsetidsforbedringerne til Odense (4 minutter), Aarhus (4 minutter), Aalborg (4 minutter), Esbjerg (4 minutter) og Sønderborg (4 minutter) gælder først, når der er opnået mulighed for op til 200 km/t mellem Ringsted og Odense, samt når der er et tilstrækkeligt antal elektriske tog til rådighed i de forskellige Togsystemer. Rejsetidsforbedringerne til Holbæk (1 minut) og Kalundborg (8 minutter) gælder først, når elektrificering på strækningen Holbæk-Kalundborg er ibrugtaget.
Aalborg	4.06	8	
Esbjerg	2.59	15	
Sønderborg	3.23	10	
Holbæk	0.39	2	
Kalundborg	1.17	9	
Næstved	0.39	1	
Nykøbing Falster	1.06	3	
Helsingør	0.50	8	

Tabel 4: Hurtigste rejsetid for 8 direkte daglige afgange mellem København H og de anførte stationer i K29 – K31:

Stationer	Timer og minutter	Forudsat antal standsninger	Forudsatte infrastrukturforbedringer
Odense	1.07	0	Som ovenfor +
Aarhus	2.24	1	Rejsetidsforbedringerne til Aarhus (19 minutter), Aalborg (28 minutter), Esbjerg (5 minutter) og Sønderborg (5 minutter) gælder først, når ny jernbane på Vestfyn kan ibrugtages med fuld funktionalitet. Rejsetidsforbedringen til Holbæk (3 minutter) gælder først, når der er et tilstrækkeligt antal elektriske tog til rådighed.
Aalborg	3.38	4	
Esbjerg	2.54	15	
Sønderborg	3.18	10	
Holbæk	0.36	2	
Kalundborg	1.17	9	
Næstved	0.39	1	
Nykøbing Falster	1.06	3	
Helsingør	0.50	8	

Tabel 5: Hurtigste rejsetid for 8 direkte daglige afgange mellem København H og de anførte stationer i K32 - K33:

Stationer	Timer og minutter	Forudsat antal standsninger	Forudsatte infrastrukturforbedringer
Odense	0.59	0	Som ovenfor +
Aarhus	2.14	1	Rejsetidsforbedringerne til Odense (8 minutter), Aarhus (10 minutter), Aalborg (10 minutter), Esbjerg (25 minutter) og Sønderborg (7 minutter) gælder først, når 1) Femern Bælt-forbindelsen inklusive landanlæg kan ibrugtages med fuld funktionalitet og transitgodstog dermed er omlagt fra Storebælt til Femern Bælt, samt 2), når niveaufri udfletning ved Ringsted kan ibrugtages og når der kan ske gennemkørsel af Ringsted station med 200 km/t.
Aalborg	3.28	4	
Esbjerg	2.29	9	
Sønderborg	3.11	13	
Holbæk	0.36	2	
Kalundborg	1.17	9	
Næstved	0.39	1	
Nykøbing Falster	1.06	3	
Helsingør	0.50	8	

Tabel 6: Krav til maksimal rejsetid i minutter i S-togtrafikken mellem København H og endestationer i dagtimerne mandag til fredag samt i weekenden og på helligdage i S24-S33:

Endestationer	Dagtimer mandag-fredag	Indregnede antal stop mandag-fredag	Lørdag-søndag/helligdage	Indregnede antal stop lørdag, søndag og helligdage
Køge	39	12	46	17
Høje Taastrup	26	10	26	10
Frederikssund	47	17	50	21
Farum	38	16	38	16
Hillerød	38	11	43	16

Bilag 7 Pendlerstrækninger

Tabel 1: Pendlerstrækninger i fjern- og regionaltogtrafikken

København – Helsingør	Odense – Fredericia
København – Københavns Lufthavn	Kolding – Padborg/Sønderborg
København – Roskilde	Kolding – Esbjerg
København – Kalundborg	Kolding – Fredericia – Vejle
København – Nykøbing F	Fredericia – Struer
København – Ringsted	Fredericia – Århus
København – Odense	Århus – Aalborg Lufthavn
Københavns Lufthavn – Odense (uden om KH)	København – Køge – Næstved

Tabel 2: Pendlerstrækninger i S-togtrafikken

Dybbølsbro – Køge	Valby – Frederikssund
Hellerup – Flintholm – Ny Ellebjerg	Valby – Høje Taastrup
Hellerup – Klampenborg	Valby – København – Hellerup
Hellerup – Hillerød	

Bilag 8 Gennemførelse af kundetilfredshedsmålinger

1. Generelt

1.1 DSB måler regelmæssigt kundetilfredsheden blandt passagererne i DSB's såkaldte Kundekompas. Målingerne bliver gennemført ved hjælp af en uvildig Tredjepart i form af en ekstern leverandør.

1.2 DSB er forpligtet til at sikre, at gennemførelsen af kundetilfredshedsmålingerne sker på en måde, hvor den anvendte metode sikrer repræsentativitet og validitet.

1.3 DSB er forpligtet til at orientere Transportministeriet, såfremt DSB bliver bekendt med, at der foretages væsentlige ændringer i metoden for gennemførelsen af kundetilfredshedsmålingerne.

2. Metode

2.1 Metoden for DSB's Kundekompas bygger på følgende principper:

Dataindsamlingen sker på baggrund af elektronisk uddeling af spørgeskemaer til passagerer, der er i gang med at foretage en rejse. Interviewerne anmoder respondenterne i toget om at deltage, og giver respondenterne en SMS eller QR-kode til en elektronisk version af spørgeskemaet. Respondenterne kan derefter deltage i kundetilfredshedsundersøgelsen på deres smartphone eller andet elektronisk device.

Udvalg af respondenterne sker efter et tilfældighedsprincip, der sikrer, at alle passagerer har lige stor sandsynlighed for at blive udvalgt. Dette betyder, at passagerer, der ofte rejser med tog, har en større sandsynlighed for at deltage end passagerer, der sjældent rejser med tog.

Dataindsamlingen sker løbende over året. Det vil sige, at der sker månedlig indsamling af spørgeskemaer svarende til 4 kvartalsvise lige store målinger om året.

3. Stikprøveplan

3.1 Målingerne af kundetilfredsheden skal afspejle tilfredsheden i den faktiske population. Derfor er det ønskede antal besvarelser fordelt repræsentativt i forhold til passagerernes forventede fordeling på (på baggrund af DSB's passagertal):

- a) Ugedage (weekend og hverdag)
- b) Tidspunkter på døgnet (mellem 06.00 – 22.00)
- c) Strækninger/stationer

4. Antal spørgeskemaundersøgelser

4.1 For S-togtrafikken er antallet af spørgeskemaer fordelt i forhold til antal passagerer per station. Uddeling af spørgeskemaerne fordeles på ugedage og tidsbånd, således at fordelingen afspejler antallet af passagerer på den enkelte station fordelt på hverdage og på weekender. Det er DSB's passagertal, der ligger til grund for disse fordelinger.

4.2 I S-togtrafikken gennemføres halvårligt ca. 7.200 spørgeskemaundersøgelser.

4.3 For fjern- og regionaltogtrafikken er antallet af spørgeskemaer fordelt på strækningsniveau. Uddeling af spørgeskemaer fordeles på ugedage og tidsbånd.

4.4 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 dispropotional stikprøve. Efterfølgende vægtes data med udgangspunkt i DSB's faktiske passagertal, så der opnås et repræsentativt billede af DSB's samlede fjern- og regionaltogstrafik.

4.5 I fjern- og regionaltogtrafikken gennemføres halvårligt ca. 14.400 spørgeskemaundersøgelser.

5. Spørgeskema

5.1 Undersøgelsen gennemføres ud fra et spørgeskema, der som minimum indeholder de i tabel 2 og tabel 3 anførte spørgsmål samt relevante baggrundsspørgsmål, så passagerernes tilfredshed kan synliggøres på relevante baggrundskriterier, ligesom undersøgelsens repræsentativitet kan blive afprøvet.

5.2 I spørgeskemaet skal det være muligt at svare "ved ikke".

5.3 Passagererne gives i spørgeskemaet mulighed for at svare på tilfredshedsspørgsmålene på en skala fra 0-10, jf. Tabel 1.

Tabel 1: Skala for angivelse af tilfredshed i kundetilfredshedsundersøgelserne

Meget utilfreds					Hverken/eller					Meget tilfreds
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

5.4 Det er kun de i tabel 2 og tabel 3 anførte tilfredshedsspørgsmål, der danner grundlag for beregningen af kundetilfredsheden.

5.5 Det er den i tabel 2 og tabel 3 anførte vægtning af tilfredshedsspørgsmål, som danner grundlag for beregningen af kundetilfredsheden.

Tabel 2. Tilfredshedsspørgsmål for fjern- og regionaltog og deres vægtning til brug for beregning af kundetilfredshed

Spørgsmål	Vægt
Rejsen i alt	25 %
Den information, der blev givet i toget	15 %
Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse	15 %
Mulighed for at have den samme siddeplads på hele denne rejse	15 %

Togpersonalet er venlige og imødekommende, når jeg møder dem i toget	15 %
Indvendig rengøring i toget	15 %

Tabel 3. Tilfredshedsspørgsmål for S-tog og deres vægtning til brug for beregning af kundetilfredshed

Spørgsmål	Vægt
Rejsen i alt	24 %
Den information, der blev givet i toget	19 %
Togets overholdelse af køreplanen på denne rejse	19 %
Mulighed for at få en siddeplads på denne rejse	19 %
Indvendig rengøring i toget	19 %

5.6 Parterne er indforstået med, at den konkrete ordlyd af tilfredshedsspørgsmålene i tabel 2 og tabel 3 i mindre grad kan afvige fra ordlyden af de spørgsmål, der benyttes i spørgeskemaet til gennemførelse af kundetilfredshedsundersøgelsen blandt DSB's passagerer. Såfremt der sker betydelige ændringer i ordlyden af spørgsmålene, er DSB forpligtet til at inddrage Transportministeriet med henblik på godkendelse af ændringerne.

5.7 Transportministeriet har ret til at få indsat op til to yderligere tilfredshedsspørgsmål. Såfremt Transportministeriet ønsker at benytte sig af sin ret til at kræve yderligere hovedparametre afdækket, skal Transportministeriet varsle dette over for DSB med minimum fire måneders skriftligt varsel. Sådanne tilfredshedsspørgsmål indgår ikke i opgørelsen af kundetilfredsheden.

5.8 Såfremt DSB vælger at foretage særskilte, mere vidtgående kundetilfredshedsundersøgelser, indgår disse ikke i vurderingen af målopfyldelsen.

Bilag 9 Rapporteringer

1. Generelle krav vedrørende rapportering

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 det gældende Regnskabsreglement 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.

1.2 Det er DSB's ansvar at sikre, at rapporteringerne er korrekte og retvisende. Såfremt der er rapporteringer, der ikke er korrekte og retvisende og baseres på oplysninger fra eksterne kilder, eksempelvis Bannedanmark, er det DSB's ansvar at indgå i dialog med sådanne eksterne parter med henblik på at få korrekte og retvisende rapporteringer. Det er DSB's ansvar, at rapporteringerne fremsendes i den aftalte form og kvalitet samt til aftalte tidspunkter.

1.3 Såfremt DSB fremsender en mangelfuld rapportering til Transportministeriet, skal DSB på anmodning fra Transportministeriet efterfølgende fremsende opdateret, korrekt og retvisende rapportering til Transportministeriet.

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.

1.5 Med henblik på Transportministeriets godkendelse af rapporteringsformat skal DSB senest tre måneder efter underskrivelse af Kontrakten fremsende udkast til opstilling af rapporteringsformat for de månedlige rapporteringskrav, jf. pkt. 8. Rapporteringsformat for øvrige rapporteringer aftales løbende mellem DSB og Transportministeriet.

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.

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

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

2. Møder

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

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 af-talte aktiviteter iværksættes.

2.3 Med udgangspunkt i de fremsendte rapporter fastlægger Transportministeriet dagsorden og skriver referat fra kontraktopfølgingsmøderne. Transportministeriet kan desuden indkalde DSB til andre mø-der vedrørende DSB's opfyldelse af Kontrakten.

3. Frister for fremsendelse af rapporter

3.1 DSB er forpligtet til at fremsende rapporter til Transportministeriet på forskellige tidspunkter i løbet af året:

- a) Månedlige rapporter, jf. pkt. 8, sendes til Transportministeriet senest 20 arbejdsdage efter ud-løb af pågældende måned.
- b) Kvartalsvise rapporter, jf. pkt. 7, sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage ef-ter udløb af pågældende kvartal.
- c) Halvårlige rapporter, jf. pkt. 6, sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage efter udløb af pågældende halvår.
- d) Årlige rapporter, jf. pkt. 5, med udtagelse af pkt. 5.1 og 5.4 sendes til Transportministeriet senest 30 arbejdsdage efter udløb af pågældende år, såfremt der ikke er aftalt andet for en speci-fik rapportering.

4. Offentliggørelse af rapporter

Rapporter, der følger af pkt. 5.7, 6.1, 7.1 og 8.1-8.12 nedenfor er DSB forpligtet til at offentliggøre på sin hjemmeside efter fremsendelse til Transportministeriet.

5. Årlige rapporteringskrav

DSB er forpligtet til årligt at udarbejde og fremsende til Transportministeriet nedenstående oplysning-ger.

5.1 Takstforslag

DSB skal fremsende takstforslag til Transportministeriet ved Trafikstyrelsen i overensstemmelse med Bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomhe-der (takststigningsloftet) 951 af 23. juni 2020 eller senere ændringer.

5.2 Strækningsøkonomi

DSB skal én gang årligt rapportere om strækningsøkonomi i overensstemmelse med bestemmelserne i Regnskabsreglementet for DSB.

5.3 Redegørelse ved forsinkede materielleleverancer

I tilfælde af at leverancer af rullende materiel, jf. pkt. 5.2, ændrer sig, skal DSB fremsende redegørelse til Transportministeriet, der dokumenterer eventuelle nettobesparelser ved en forsinket materielleverance.

5.4 Effektivitet

I relation til Kontraktens kapitel 8 vedrørende effektivitet er DSB forpligtet til en gang årligt at redegøre for opfyldelse af kravene til kontraktbetaling pr. Passagerkilometer, jf. pkt. 8.1, kravene til omkostninger pr. fremføring af tog pr. Togkilometer, jf. pkt. 8.2, kravene til omkostninger til fremføring af tog pr. Pladskilometer, jf. pkt. 8.3, og kravene til Passagerkilometer pr. Pladskilometer, jf. pkt. 8.4.

5.5 Rejsetid

I relation til Kontraktens kapitel 2, pkt. 2.3, og Kontraktens bilag 6 er DSB forpligtet til at fremsende oplysninger om udviklingen i rejsetiden opgjort i timer og minutter for de rejserelationer, der fremgår af Kontraktens bilag 6.

Samtidig fremsender DSB oplysninger om eventuelle ændringer i udførelsestidspunktet for de planlagte projekter, som er anført i bilag 6.

Såfremt DSB bliver bekendt med andre projekter, der ikke er taget højde for i Kontraktens bilag 6 som påvirker rejsetiden positiv såvel som negativt, fremsender DSB ligeledes en opgørelse over sådanne projekter med en opgørelse af pågældende projekters indvirkning på udviklingen i rejsetiden opgjort i timer og minutter for de rejserelationer, der fremgår af Kontraktens bilag 6.

5.6 Særlige rabatter

DSB skal redegøre for udmøntningen af det statslige tilskud til særlige rabatter for udvalgte grupper, jf. kapitel 4, pkt. 4.3, i et kalenderår. Rapporten fremsendes senest i slutningen af marts året efter udløbet af det pågældende år.

5.7 Miljø og Klima

DSB skal fremsende oversigter, der viser fremdriften for de i Kontraktens pkt. 5.4 anførte forpligtelser vedrørende miljø og klima.

6. Halvårige rapporteringskrav

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

6.1 Resultat af DSB's kundetilfredshedsmålinger

I relation til pkt. 2.4 er DSB forpligtet til at gennemføre kundetilfredshedsmålinger. DSB skal fremsende resultatet af kundetilfredshedsmålinger hvert halve år, som er gennemført efter metoden i bilag 8.

I forbindelse med rapportering af resultatet af den gennemførte kundetilfredshedsmåling er DSB forpligtet til at levere resultatet på de enkeltparametre, der fremgår af bilag 8. Ved rapporteringen angives tilfredsheds målet for enkeltparametrene uvægtet, hvorimod det samlede tilfredsheds mål angives med den i bilag 8 beskrevne vægning.

Resultatet skal leveres, så passagerernes tilfredshed fremgår for hvert af de tilfredshedsspørgsmål, der fremgår af bilag 8 fordelt på:

- Øst-Vest rejser (Intercity og Lyntog, som krydser Storebælt)
- Øst-rejser (den sjællandske regionaltrafik inkl. EuroCity København-Holeby når Femernforbindelse åbner)
- Vest-rejser (den fynsk/jyske regionaltrafik inkl. EuroCity Aarhus-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.

7. Kvartalsvise rapporteringer

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

7.1 Kompensationsordning for togpassagerer

DSB er i tilknytning til kompensationsordningen for togpassagerer, jf. kapitel 3, pkt. 3.1 og pkt. 3.2, forpligtet til at levere følgende oplysninger til Transportministeriet:

- 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 pendlerstrækninger.

8. Månedlige rapporteringskrav

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

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 DSB's Passagerindtægter år til dato.

8.2 Opgørelse af antal rejser

DSB skal fremsende oversigt over antallet af rejser med DSB's tog samlet såvel som fordelt på Tællestrækninger i henholdsvis fjern- og regionaltogtrafikken og S-togtrafikken. Oversigten suppleres med en samlet opgørelse for antallet af rejser år til dato.

8.3 Opgørelse af belægningen

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

Den fremsendte oversigt vedrørende den samlede belægning i DSB's fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog skal indeholde oplysninger om:

- a) Antal siddepladser i og uden for Myldretiden.
- b) Antal passagerer i og uden for Myldretiden.
- c) Andelen af overbelagte tog i og uden for Myldretiden.

Den fremsendte oversigt vedrørende belægningen i DSB's fjern- og regionaltog henholdsvis S-tog fordelt på Tællestrækninger skal indeholde oplysninger om

- d) Antal siddepladser i og uden for Myldretiden.
- e) Antal af passagerer i og uden for Myldretiden.
- f) Forskellen mellem antallet af siddepladser og antallet af passagerer i og uden for Myldretiden.

8.4 Antal planlagte og realiserede Togkilometer

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

8.5 Antal planlagte, forsinkede og aflyste ankomster

DSB skal fremsende oplysninger om antal planlagte, antal Forsinkede og antal Aflyste ankomster fordelt på henholdsvis DSB's fjern- og regionaltogtrafik og DSB's S-togtrafik, såvel som fordelt på de af Banedanmark udpegede Registreringsstationer.

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

8.6 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 DSB's fjern- og regionaltogtrafik henholdsvis DSB's S-togtrafik.

8.7 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 regionaltogetrafik henholdsvis DSB's S-togetrafik. Oversigten suppleres med oplysninger om fordelingen år til dato.

8.8 Erstatningstransport med bus

DSB skal fremsende oplysninger om omfanget af Erstatningstransport med bus. Oplysningerne skal opdeles på DSB's fjern- og regionaltogetrafik henholdsvis DSB's S-togetrafik.

8.9 Antal togsætkilometer mellem hændelser

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

8.10 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.

8.11 Kundepunktlighed

DSB skal oplyse DSB's kundepunktlighed, jf. Kontraktens pkt. 2.2, for den respektive måned samlet for DSB's fjern- og regionaltoget henholdsvis DSB's S-togetrafik samt opdelt strækningsvist. Oplysningerne suppleres med udviklingen år til dato. I tillæg hertil skal DSB oplyse DSB's kundepunktlighed på baggrund af et forsinkelseskriterium på 9 minutter og 59 sekunder.

8.12 Antal planlagte og realiserede litrakilometer

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