

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon +45 4178 0030
Fax +45 7221 8888
bm@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS50403-00011/BM
Dato 28. november 2013

Vurdering af tilbud fra Dansk Tog på togkørsel mellem København og Syd- og Sønderjylland

Indledning

Trafikstyrelsen er blevet bedt om at vurdere det tilbud, som Arriva hhv. Dansk Tog er kommet med vedrørende "El-pakken" dvs. intercitytog mellem Hovedstadsområdet og Esbjerg hhv. Sønderborg. Trafikstyrelsen er desuden bedt om en konklusion på, om et udbud af trafikken på de betingelser, Dansk Tog tilbyder, kan anbefales.

Dansk Tog og Arriva har præsenteret deres tilbud på flere konferencer og separat for Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har desuden haft lejlighed til ved flere lejligheder at stille uddybende spørgsmål til tilbuddet.

I notatet bruges "Dansk Tog" som synonym for den togoperatør, der skal forestå driften af El-pakken efter et åbent udbud."

Dansk Tog er en branchesammenslutning, som består af tyske Arriva, svenske SJ og hollandske Abellio.

Sammenfatning

Dansk Togs tilbud om at køre tog mellem København og Syd- og Sønderjylland øger antallet af direkte tog mellem København og Odense en smule. Mellem København og Esbjerg henholdsvis Tinglev øges antallet af direkte tog med ca. 1/3 og mellem København og Sønderborg mere end fordobles antallet af direkte tog. Til gengæld bortfalder alle direkte tog København-Flensburg. Forslaget indeholder også en direkte togbetjening af Københavns Lufthavn uden Københavns Hovedbanegård.

Det er, efter Trafikstyrelsens vurdering, tvivlsomt, om en række forudsætninger for den forbedrede betjening reelt er til stede. Det største usikkerhedsmoment ved tilbuddet er, at der skal samles/skilles tog på Høje Taastrup station, og at det ene togsæt skal køre direkte til/fra Københavns Lufthavn. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at det er usikkert, om der er banekapacitet til at afvikle denne køreplan fra

T:\Kollektiv trafik\Kollektiv trafik\TS504 Analyser vedr. kollektiv trafik, gods mv\23 TS analyser\231 Landstraf\Dansk Tog-tilbud Kh-Sydjyll\2013-11-28 Analysenotat verT.docx

Side 1 (13)

2015, og Trafikstyrelsen har derfor indhentet Banedanmarks vurdering af dette forhold.

Det er Banedanmarks vurdering, at det overordnet set vil det være muligt at frembringe kapacitet til at køre et system i timen mellem Roskilde og Københavns Lufthavn. Dog er banen mellem Kalvebod og Københavns Lufthavn i enkelte timer kapacitetsmæssigt er fuldt udnyttet. Det anses for muligt at løse dette ved køreplanstilpasninger og på den måde opnå den nødvendige kapacitet.

Det vil endvidere kræve en nøje vurdering af kapacitetsforhold og køreplansforslag for at afgøre, om der er kapacitet til den foreslåede trafik efter åbningen af banen til Ringsted over Køge. Det gælder problemet ved krydsningen ved Ny Ellebjerg i niveau, og det gælder især banekapaciteten i Københavns Lufthavn, med mindre der fremskaffes kapacitet ved at reducere i trafikbetjeningen med andre tog.

Dansk Tog vil anskaffe 35 togsæt, som efter den tilbudte driftsperiode overdrages til den efterfølgende operatør for togenes værdi på overdragelsestidspunktet. Trafikstyrelsen vurderer, at der heri ligger en væsentlig usikkerhed med hensyn til togenes vedligeholdelsestilstand og behovene for teknisk og servicemæssig renovering.

Dansk Tog tilkendegiver at ville benytte de eksisterende "DSB-billetter" og at kunderne fortsat skal have frit valg mellem parallelle togsystemer. Trafikstyrelsen vurderer dog, at der er væsentlige usikkerhedsmomenter forbundet med den foreslåede indtægtsdelingsmodel, fordi der er en betydelig risiko for, at indtægtsdelingen vil føre til konflikter mellem Dansk Tog og DSB subsidiært staten, og der synes at en modstrid i Dansk Togs forventede passagerindtægt, svarende til en årlig mindreindtægt på op til 27,2 mio. kr. på øst-vest rejser.

Alt i alt vurderer Trafikstyrelsen, at det er usandsynligt, at der kan indgås aftale med Dansk Tog om den skitserede trafik uden kontraktbetaling fra Transportministeriet. Dels er det usikkert, om kapaciteten til direkte tog til og fra Københavns Lufthavn kan stilles til rådighed efter 2018 før der er sket en udbygning af infrastrukturen. Dels er der betydelig risiko for, at der vil opstå en række claims og forudsætningsændringer, som vil resultere i krav om kompensation fra staten til Dansk Tog.

Derudover må tilbuddet forventes at betyde et tab af netværksfordele for DSB's integrerede fjerntogstrafik, som kan medføre et større materielforbrug og andre meromkostninger. Forslaget dækker kun perioden før realisering af Timemodellen, men opdelingen af trafikken kan give udfordringer hvis den føres videre i den efterfølgende periode, hvor Timemodellen for alvor realiseres.

Eventuel anbefaling af et udbud af den tilbudte trafik

Erfaringerne med de hidtidige udbud af togtrafik i Danmark er, at der kan opnås betydelige økonomiske besparelser gennem udbud. Erfaringerne fra Arrivas trafik i Midt- og Vestjylland hvor der foregår drift på relativt isolerede strækninger er desuden, at der er opnået en bedre kundeservice, mens erfaringerne fra DSB Øresunds trafik i den mere komplekse trafik er noget mere blandede.

Skal et udbud lykkes, og skal risikoen for efterfølgende krav om efterbetalinger minimeres, er det vigtigt med en ganske nøje ydelsesspecifikation. Således bør trafikomfanget nøje specificeres, mens de konkrete køreplaner skal fastlægges efter de sædvanlige procedurer mellem operatøren og Banedanmark. Der bør stilles en række funktions- og servicekrav til togmateriellet, mens den konkrete materieltype og det konkrete antal tog bør overlades til operatøren. Processen i forbindelse med togenes løbende vedligeholdelse samt ved overlevering af togene til den efterfølgende operatør bør specificeres nøje, ligesom operatørens eget ansvar for billetindtægter bør specificeres. Det vil formentlig være hensigtsmæssigt at indbygge et antal incitament, f.eks. kundetilfredshed, rettidighed og ekstra passagerer.

Udbud af togtrafik som den aktuelle kræver en ganske stor administrativ indsats, dels ved udarbejdelse af udbudsmaterialet, ved gennemførelse af udbudsprocessen, ved evaluering af tilbud og ved den efterfølgende kontraktstyring. De forventede besparelser vurderes dog let at kunne dække de administrative omkostninger.

Som det fremgår af nærværende notat indeholder tilbuddet fra Danske Tog en række problemstillinger, som Trafikstyrelsen mener, skal afklares før der kan tages stilling til et eventuelt udbud på de anførte betingelser. Trafikstyrelsen kan således ikke anbefale, at der på nuværende tidspunkt sker udbud af den konkrete trafik, som anført i Dansk Togs tilbud.

Dansk Togs tilbud.

Tilbuddet er inspireret af Trafikaftalen af 12. juni 2012, hvorefter der skal investeres 1,2 mia. DKK i 15 elektriske togsæt, i første omgang til brug, når banen Lunderskov-Esbjerg er elektrificeret i 2016.

Dansk Tog tilbyder uden kontraktbetaling fra Transportministeriet at udføre fjerntrafikken mellem København og Syd- og Sønderjylland i 8 år, 2016-2023.

Dansk Tog forestiller sig, at Transportministeriet udbyder trafikken på samme måde som trafikken i Midt- og Vestjylland, dvs. indeholdende en række specifikationer. Operatørerne, herunder formentlig flere medlemmer af Dansk Tog, afgiver herefter et tilbud, som vil opfylde specifikationerne eller alternativt tilbyder optioner, som kan prissættes anderledes.

Tilbuddet omfatter kørsel med 21 daglige direkte tog Østerport/Københavns Lufthavn Kastrup–Høje Taastrup–Odense–Kolding–Esbjerg/Sønderborg inkl. en ny direkte forbindelse til Københavns Lufthavn.



Illustration: Dansk Togs tilbud

Til kørslen anskaffes 35 nye elektriske togsæt á 4 vogne og af velafprøvet type. Anskaffelsen sker efter udbud på basis af specifikationer fra Transportministeriet. Dansk Tog forudsætter lineær afskrivning over 30 år, og at togene overdrages til den efterfølgende operatør for restværdien.

Tilbuddet betyder, at antagelig 39 DSB-togsæt frigøres til anden trafik.

Vurdering af Dansk Togs tilbud, trafik

Trafikomfang

Tilbuddet indeholder ikke en konkret køreplan, blot information om trafikomfang:

Strækning (Hverdage)	Køreplan 2013 Direkte tog DSB	Køreplan 2013 Skifteforbindelser DSB	Dansk Togs tilbud Direkte tog Dansk Tog
København-Odense	19-20	0	21
København-Esbjerg	15-17	2-3	21
København-Tinglev	14-17	2-4	21
København-Sønderborg	9-10	1	21
København-Flensburg	6-7	1-4	0

Som det fremgår ovenfor, er der på de fleste strækninger tale om øget trafik, og til Sønderborg er der tale om en fordobling fra 2-timers-trafik til timetrafik. Men direkte togforbindelser mellem København og Flensburg ophører.

På de fleste strækninger betyder det en mindre udvidelse af trafikken. På strækningen Tinglev-Sønderborg er der tale om en fordobling af trafikken, hvilket med et passagertal på knap 800 pr. hverdag og dermed et gennemsnit på under 20 passagerer pr. tog virker temmelig overdimensioneret.

Kørsel til Københavns Lufthavn Kastrup

Dansk Togs tilbud vil som noget nyt tilbyde direkte tog mellem det syd- og sønderjyske område og lufthavnen uden om København H. Dansk Tog forventer desuden, at mange passagerer fra Fyn og Trekantområdet vil finde det nye togsystem direkte til Amager og Lufthavnen mere attraktivt end de nuværende lyn- og intercitytog via København H.

Dansk Tog vurderer da også indtægtsgrundlaget fra denne trafik som meget væsentligt for det samlede tilbud.

Trafikalt medfører løsningen nogle komplikationer, som er beskrevet nedenfor under fra- og tilkobling af togdele.

Rejsetider

Dansk Tog oplyser, at tilbuddet er baseret på 2012-køreplanen inkl. faste minuttal for hele trafikken. Af hensyn til enkelheden over for passagererne forudsætter Dansk Tog, at togene altid vil køre i de samme relationer, dvs. enten Esbjerg-Østerport eller Sønderborg-Østerport. Relationerne er endnu ikke fastlagt.

Den tilbudte trafik forudsættes ikke påvirket af Timemodellen, som Dansk Tog ser som en separat overbygning. Den påtænkte trafik omfatter da også kun perioden frem til 2023.

Fra- og tilkobling af togdele

De fleste tog fra København består i dag af en togdel til Esbjerg og en togdel til Sønderborg eller Flensburg og omvendt. Togene deles og samles i Kolding. En række tog i myldretiderne består i dag af yderligere togsæt, som typisk til- henholdsvis frakobles i Odense.

Dansk Togs tilbud følger disse principper.

Dansk Tog ønsker primært, at tog til Københavns Lufthavn Kastrup skal frakobles i Høje Taastrup, men er åben over for, at det kan ske i Roskilde. Trafikstyrelsen vurderer, at den ekstra perronsporskapacitet kan gøre Roskilde bedre egnet hertil end Høje Taastrup.

Dansk Tog peger videre på, at eftersom DSB på Banebranchen i maj 2013 oplyste, at der er kapacitet til at etablere et regionaltog i timen direkte Roskilde-Københavns Lufthavn Kastrup fra 2015, vil denne kapacitet også kunne anvendes til et tog fra Syd- eller Sønderjylland til lufthavnen.

Enhver fra- og tilkobling af togdele betyder en rejsetidsforlængelse og indeholder en potentiel forsinkelsesrisiko. Dertil kommer, at der skal opereres med et længere stationsophold for at gennemføre selve koblingsoperationen og for at opfange mindre forsinkelser. Det indebærer for eksempel, at der skal planlægges med stationsophold på 5-8 minutter i Høje Taastrup eller Roskilde, for at togdele fra Østerport henholdsvis Københavns Lufthavn Kastrup kan samles. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at det er usikkert, om der er banekapacitet til at afvikle denne køreplan i perioden frem til åbningen af den nye bane til Ringsted over Køge. Det vil endvidere kræve en nøje vurdering af kapacitetsforhold og køreplansforslag for at afgøre, om der er kapacitet til den foreslåede trafik efter åbningen af banen til Ringsted over Køge.

På baggrund af denne usikkerhed har Trafikstyrelsen indhentet Banedanmarks vurdering. Det er Banedanmarks vurdering, at det overordnet set vil det være muligt at frembringe kapacitet til at køre et system i timen mellem Roskilde og Københavns Lufthavn.

Dog er banen mellem Kalvebod og Københavns Lufthavn i enkelte timer kapacitetsmæssigt er fuldt udnyttet. Det anses for muligt at løse dette ved køreplanstilpasninger og på den måde opnå den nødvendige kapacitet.

Banedanmark har vurderet muligheden for dette i K15, hvor København-Esbjerg/Sønderborg systemet bliver delt og hhv. samlet i Roskilde, hvor én del kører til/fra Københavns Lufthavn. Kanalen kan alternativt bruges til et system Roskilde-Københavns Lufthavn.

Planen har hen over dagen konflikter med enkelte godstog omkring Kalvebod. Disse menes at kunne løses ved tilpasninger i godstogenes køreplan. På nuværende tidspunkt synes der at forekomme enkelte konflikter med tog til Stockholm og Ystad, som ligeledes kan kræve mindre køreplansændringer. Omfanget af materielkørsel i K15 er pt. ikke kendt. Enkelte materieltog kan derfor risikere at måtte vige pladsen for et nyt system.

Det skal bemærkes at samling af tog i Roskilde i visse timer kan være problematisk, og vil bl.a. medføre alternativ sporbenyttelse for enkelte andre tog, ligesom det naturligvis giver en forholdsvis lang rejsetidsforlængelse for alle rejserelationer i 8xx systemet. Herunder den sjællandske pendlertrafik. Ved sammenkobling i Roskilde er det udelukkende spor 3 (gennemkørselssporet), der kan anvendes. Dette er

grundet i signalteknik (togvejsmuligheder). Der findes vendespor i Roskilde til et eventuelt regionalsystem Roskilde-Københavns Lufthavn, og kapacitet til vending i Københavns Lufthavn vurderes at være tilstede. Eventuelle klargøringsmuligheder er ikke vurderet.

Det vurderes således muligt at skaffe kapacitet til 1 tog i timen Roskilde-(Ny Ellebjerg)-Københavns Lufthavn og omvendt. De nærmere køreplansmuligheder og konsekvenser kræver yderlige planlægning og eventuelt simulering af køreplanen.

Grænseoverskridende trafik

Dansk Togs tilbud betyder, at de gennemgående tog København-Flensburg bortfalder. Dagens to direkte tog Aarhus-Hamburg(-Berlin) vil fortsætte uændret.

I stedet forudsætter Danske Tog, at et antal tyske diesel-regionaltog, sandsynligvis lokaltog fra Kiel, fortsætter fra Flensburg til Tinglev i forbindelse med togene Sønderborg-København. Det fremgår ikke af Dansk Togs tilbud, hvordan omkostningerne til denne trafik skal dækkes.

Ved ophør af direkte tog til og fra Flensburg undgås det at anskaffe tog til både dansk og tysk kørestrøm og togkontrol. De elektriske tog, der aktuelt er under bygning til trafikken Hamburg-Kiel/Flensburg, udstyres heller ikke til de to systemer.

I relationen Vestdanmark-Hamburg betyder tilbuddet et ekstra togskifte og dermed sandsynligvis længere rejsetider, bortset fra rejser med de to direkte tog. Det må anses for en serviceforringelse.

På en hverdag rejser 1.300-1.400 passagerer med tog over grænsen, hvoraf en betydelig del kører med de direkte fjerntog Aarhus-Hamburg samt med nattoget København-Berlin-Prag/Frankfurt-Basel/Köln-Amsterdam. Omlægningen af grænsetrafikken vil dog berøre ca. 450 daglige passagerer, der sidder i de IC-tog der indstilles. De direkte tog København-Flensburg har høj lokalpolitisk prioritet, trods de lave passagertal.

Vurdering af Dansk Togs tilbud, togmateriel

Toganskaffelse

Tanken om at anskaffe standard-togmateriel gennem et funktionsudbud må vurderes som den bedste mulighed for at skaffe et velafprøvet tog til den billigst mulige pris.

Dansk Tog skitserer tog af den tyske ICx-type, som har maksimalhastighed 230-249 km/t, men peger også på, at japanske Hitachi i årene 2007-09 har leveret 29 højhastighedstog til Kent Franchise i Sydengland til en forholdsvis favorabel pris på godt 70 mio. kr. pr. togsæt. Et togsæt består af 6 vogne, er 121 meter, og maksimalhastigheden er 230 km/t. Flere leverandører af togmateriel har tog af

tilsvarende type i deres produktportefølje. Der er tale om togtyper, som er velegnet til fjerntrafik, mens de er mindre egnede til den meget passagerintensive regionaltrafik København-Odense.

Dansk Tog gør opmærksom på, at krav om toghastighed på over 200 km/t generelt fordyrer togene og gør dem mindre velegnet til trafik med mange ud- og indstigende passagerer. Tog med hastighed 180-200 km/t vil typisk være billigere og bedre egnede til trafik med mange passagerer, bl.a. i kraft af muligheden for brede døre.

Dansk Tog anfører, at 35 togsæt á ca. 235 pladser betyder en væsentlig udvidelse af passagerkapaciteten i forhold til dagens trafik og at denne passagerkapacitet vil være tilstrækkeligt i tilbudsperioden. Det vil dog formentlig være nødvendigt mellem København og Odense at køre tog med op til 4 togsæt og som er ca. 400 meter lange. Det kan skabe problemer i forhold til længden af perroner.

De skitserede ICx togsæt rummer ca. 2,3 pladser pr. togmeter. Det svarer komfortmæssigt til DSBs nuværende IC3 tog, der vurderes som nogle af Europas mest komfortable tog. Hitachi togsæt har ca. 2,8 pladser pr. togmeter og er altså væsentlig mindre komfortable, medmindre de om-indrettes

Dansk Tog forventer, at Transportministeriet specificerer togene. Hvis dette rækker længere end en ren funktionsspecifikation, vurderes det som mere problematisk, end hvis Dansk Tog selv tager det fulde ansvar for togspecifikationen, idet der vil kunne opstå tvivl om ansvaret for togenes teknik.

Dansk Tog antager, at 39 DSB togsæt kan overføres til anden trafik:

- 24 elektriske IR4 togsæt, der i dag kører København-Sønderborg og desuden typisk indsættes som ekstra togsæt i myldretiderne
- 15 IC3 togsæt, der kører København-Esbjerg og København-Flensburg.

IC3 togsættene kan formentlig umiddelbart benyttes i DSBs øvrige trafik, mens der må forventes et vist overskud af IR4 togsæt, frem til næste etape af elektrificeringen skal ibrugtages.

Togvedligeholdelse

Dansk Tog vurderer, at 35 togsæt udgør en meget hensigtsmæssig flåde for en effektiv vedligeholdelsesorganisation. Dansk Tog foretrækker, at vedligeholdelsen skal ske i eksisterende DSBs værksted på Helgoland eller i Kastrup, da den løsning vurderes som den billigste. Alternativt kan der opføres et nyt, dedikeret værksted i Odense eller Esbjerg.

Et værkstedsfællesskab med DSB kræver en aftale med DSB, som DSB måske ikke vil være interesseret i at indgå, ligesom værksteds-

kapaciteten på Helgoland allerede i dag tilsyneladende er utilstrækkelig. Hertil kommer, at løsningen vil kræve en omfattende bygningstilpasning og at der må forudses fælles benyttelse af nogle faciliteter, f.eks. adgangsspor, vaskeanlæg, hjuldrejebænk mv. Samlet vurderes en sådan løsning problematisk.

Et nyt værksted i Odense eller Esbjerg, som bygges til den aktuelle togtype, og som kontraktligt overdrages til den efterfølgende operatør, vurderes som et mere hensigtsmæssigt grundlag for togvedligeholdelse. Erfaringen i såvel udlandet, som hos Arriva i Midt- og Vestjylland viser, at der kan etableres en meget effektiv vedligeholdelsesorganisation med dedikerede værksteder, der er indrettet til vedligehold af én materieltype / én franchise,

Overdragelse af tog til næste operatør

Som i den nuværende kontrakt med Arriva om togtrafikken i Midt- og Vestjylland forudsættes de 35 tog overdraget til den efterfølgende operatør for deres restværdi efter lineær afskrivning. Det vurderes som hensigtsmæssigt på den måde at sikre, at der fortsat er togmateriel til rådighed, evt. i kombination med overdragelse af de tilhørende værkstedsfaciliteter.

Dansk Tog regner med en afskrivningsperiode på 30 år, hvilket er lidt mere end den afskrivningsperiode der benyttes i kontrakten med Arriva i Midt- og Vestjylland (26 år). Det svarer dog til de forudsætninger, der benyttes ved beregning af materielomkostninger i Togfonden DK.

Det vil være nødvendigt med en kontrakt, som sikrer, at togenes vedligeholdelsesstandard på overdragelsestidspunktet svarer til den værdi, den efterfølgende operatør skal betales for dem. Det forhold menes løst i den nuværende midt- og vestjyske kontrakt, men den har dog endnu til gode at vise sin tilstrækkelighed.

Staten vil ved overdragelsen stå med en risiko for, at der ikke kan opnås enighed mellem Dansk Tog og den efterfølgende operatør om togenes værdi, og at den nye operatør i yderste konsekvens ikke vil køre med togene.

Dansk Togs tilbud tager ikke højde for, at tog med en levetid på 30 år skal gennemgå et antal tekniske og servicemæssige renoveringer i deres levetid, ligesom vedligeholdelsesomfanget må forudses at stige med togenes alder. Det kan betyde, at efterfølgende operatører ikke kan køre trafikken uden tilskud fra Transportministeriet. Dansk Tog giver dog udtryk for, at de regner med et stort, teknisk eftersyn af alle tog i første kontraktperiode og mener således, at vedligeholdelsesomkostningerne holder sig nogenlunde konstant i togenes levetid. Derimod medgiver Dansk Tog, der vil blive behov for passagermæssig opgradering efter den første kontraktperiode, og at den formentlig vil udgøre den største omkostning.

Dansk Tog nævner i sit tilbud, at passagerkapaciteten i de 35 togsæt vil være tilstrækkelig frem til 2023. Det betyder formentlig, at den efterfølgende operatør vil få behov for at anskaffe yderligere togsæt til den pågældende trafik. Erfaringsmæssigt er tog, der anskaffes efter 8 år, ikke kompatible med de ældre tog, typisk fordi togenes software er anderledes. Det kan derfor være nødvendigt for den efterfølgende operatør at tilrettelægge trafikken med to forskellige togtyper, hvilket erfaringsmæssigt vil betyde en fordyrelse.

Trafikstyrelsen vurderer, at overdragelse af togene til den næste operatør og de dermed forbundne komplikationer og omkostninger, vil være en væsentlig usikkerhed i Dansk Togs tilbud.

Vurdering af Dansk Togs tilbud, passagerer og økonomi

Dansk Tog har overordnet oplyst, at

- strækningen København-Kolding forventes at give overskud
- strækningen Kolding-Esbjerg forventes at være økonomisk neutral
- strækningen Lunderskov-Sønderborg forventes at give underskud.

Passagerer

Dansk Tog baserer deres prognose på, at 20 % af passagererne i øst-vest trafikken, dog 30 % af passagerene til Københavns Lufthavn Kastrup benytter den aktuelle trafik.

Dansk Tog baserer udvikling i passagertal for perioden 2016-23 på Trafikstyrelsen Trafikplan 2012-27.

Økonomi

Dansk Tog har oplyst, at

Dansk Tog forventer følgende billetindtægt pr. rejse:

- øst-vest rejse: 189 kr.
- øst rejse: 37 kr.
- vest rejse: 47 kr.

Niveauet svarer til Trafikstyrelsens vurdering. Der er dog identificeret en modstrid i Dansk Togs forventede passagerindtægt, som kan betyde en årlig mindreindtægt på op til 27,2 mio. kr. på øst-vest rejser. Dansk Tog anfører i sit tilbud, at billetpriserne vil følge den normale prisudvikling og har desuden oplyst, at der forudsættes et landsdækkende takstsystem. Dansk Tog forventer at kunne "dele" billetsystem og indtægter med DSB svarende til den praksis, der allerede kendes fra Midt- og Vestjylland.

Eftersom Dansk Tog og DSB på strækningen København-Middelfart betjener de samme passagerer, vil der givet være en passagermæssig forventning om, at de med en standardbillet kan benytte den først-

kommende togafgang, uanset om den køres af Dansk Tog eller DSB. Derimod behøver det samme ikke at gælde for billetter med rabat, som udmærket kan være knyttet til en bestemt togafgang og dermed til en bestemt operatør, som det f.eks. gælder for rabattilbuddet DSB Orange. Dette medfører, at kunder der benytter rabatbilletter risikerer at stige ind i et tog, hvor deres billet ikke gælder og dermed få væsentlig meromkostninger. Denne problemstilling har medført en del negativ kundereaktion på strækninger, hvor SJ har kørt parallelt med Øresundstog.

Der ligger her en oplagt konflikt om fordeling af billetindtægterne mellem Dansk Tog, DSB og eventuelt regionerne. Erfaringen fra de hidtidige to kontrakter med Arriva er, at selskabet er meget observant på, at staten tilvejebringer de forudsætninger, som de har lagt til grund for deres indtægtsforventning, samt at de i modsat fald går rettes vej for at få kompensation.

Trafikstyrelsen noterer sig, at der er en væsentlig forskel på nærværende strækning og de to tidligere udbud i Midt- og Vestjylland. I Midt- og Vestjylland er alle indtægter entydigt allokeret til én operatør, Arriva eller DSB, på baggrund af rejserelationen, og indtægten kan således henføres til det korrekte selskab i forbindelse med salget. I nærværende trafik vil langt hovedparten af rejserne (f.eks. mellem Odense og København) kunne foretages med parallelle operatører, og der skal etableres en ny model for fordeling af indtægter mellem de konkurrerende operatører.

Dansk Tog erkender problemet, der primært forudsættes løst gennem Rejsekortet. Desuden forsynes de 35 tog med passagertælleudstyr ved alle døre, så passagertallet er veldokumenteret.

Dansk Tog lægger ikke skjul på, at de, hvis udbuddet af trafikken ikke er præcist og fyldestgørende, vil stille krav om ekstra økonomisk kompensation for forhold, der ikke er konkret specificeret.

Dansk Togs tilbud angiver ingen driftsomkostninger, da det betragtes som en forretningshemmelighed. Dansk Togs business case er valideret af Copenhagen Economics (CE), der angiveligt er specialister i virksomhedsrådgivning inden for bl.a. transport og konkurrence. CE vurderer, at en privat operatør kan drive strækningen København-Esbjerg/Sønderborg uden kontraktbetaling.

På det grundlag må Dansk Togs tilbud vurderes som økonomisk realistisk på omkostningssiden, men det er overordentligt usikkert om der vil kunne ske en problemfri håndtering af indtægter.

Vurdering af Dansk Togs tilbud i forhold til Togfonden.dk

Med indførelse af timemodellen må det forventes, at den trafik, Dansk Tog tilbyder, grundlæggende vil blive opdelt:

1. Fjerntrafik København-Odense-Kolding-Esbjerg
2. Regionaltrafik København-Odense med meget store passagermængder
3. Regionaltrafik til Esbjerg og Sønderborg med beskedne passagermængder.

Det vurderes, at passagerindtægterne primært kommer fra fjerntrafikken og den østdanske regionaltrafik, mens passagerindtægterne fra den vestdanske regionaltrafik næppe kan dække omkostningerne.

Dansk Tog opfatter, at togene i tilbuddet primært er regionaltrafik som i nr. 2 og 3, mens fjerntrafikken ses som en overbygning.

Hvis de tog, Dansk Tog tilbyder at anskaffe, har en maksimalhastighed på 230-249 km/t, vurderes de som velegnede til fjerntrafik (timemodeltog) København-Esbjerg. Det er dog i givet fald et spørgsmål om, hvilke krav der stilles til togmateriellet, samt om disse krav medfører meromkostninger i forhold til togmateriel med lavere maksimalhastighed.

Togene vil være mindre egnede i den østdanske regionaltrafik, da togene har relativt få pladser pr. togmeter og desuden få og smalle døre, som ikke er egnede til store passagermængder og dermed kræver længere stationsophold.

Hvis timemodellen realiseres med to forskellige operatører og forskelligt materiel på strækningerne til henholdsvis Esbjerg og Aarhus/Aalborg, kan det medføre en række bindinger i køreplanlægningen samt reducere mulighederne for at optimere materielforbruget for Timemodellen som helhed.

Anlægsprojekterne i Timemodellen / Togfonden.dk vil resultere i en lang række større og mindre sporarbejder på den aktuelle strækning i de kommende år.

Arriva har hidtil været meget opmærksom på at kræve kompensation, hvis sporarbejder ikke er rettidigt varslede (14 måneder før køreplansperiodens start for hele køreplansperioden, f.eks. senest i oktober 2013 for køreplansperioden fra december 2014 til december 2015).

Det er således potentielt konfliktstof, hvor Dansk Tog vil fremføre, at de ikke kan realisere de forventede indtægter på grund af sporarbejder, som der ikke har været varslet rettidigt.

Usikkerheder ved Dansk Togs tilbud

Erfaringen med den løbende Arriva-kontakt om regionaltrafikken i Midt- og Vestjylland er, at Arriva jævnligt kræver ekstra betaling, fordi udbudsbetingelserne, og herunder Banedanmarks frister for varsling af trafikomlægninger, efter Arrivas vurdering ikke er overholdt.

Trafikstyrelsen vurderer, at Dansk Togs tilbud indeholder følgende usikkerheder:

- Rammen for overdragelse af materiel og evt. værksted til efterfølgende operatør vurderes at udgøre en risiko for, at Dansk Togs tilbud alligevel bliver tabsgivende for Transportministeriet.
- Rammen for et eventuelt værkstedsfællesskab med DSB udgør et potentielt konfliktområde mellem DSB og Dansk Tog; længere standtider for materiel på værksted end planlagt kan afgørende påvirke trafikens kvalitet, udløse bod og frafald af passagerer.
- Der er derfor risiko for ekstra økonomiske krav fra Dansk Tog for ekstra omkostninger og/eller indtægtstab, såfremt Banedanmark ikke overholder sine egne frister for varsling af trafikomlægninger.
- Selv om billetindtægterne er Dansk Togs eget ansvar, er der risiko for, at Dansk Tog vil stille ekstra krav, hvis billetindtægterne svigter, uanset årsag.
- Selv om rammerne for indtægtsdeling er præciseret, er der risiko for tvister mellem DSB og Dansk Tog om indtægterne.
- Banekapacitet Høje Taastrup-Københavns Lufthavn Kastrup er højt udnyttet. Da en væsentlig del af Dansk Togs forudsatte indtægt kommer fra de direkte tog mellem Syd- eller Sønderjylland og Københavns Lufthavn Kastrup, vil manglende mulighed for at køre til lufthavnen sandsynligvis medføre erstatningskrav fra Dansk Tog.
- Korte rejsetider betyder meget, for at en togrejse skal opfattes som attraktiv af passagererne. Hvis de forventede rejsetider ikke kan opnås vil det sandsynligvis medføre krav fra Dansk Tog for tabte indtægter som følge af passagerfrafald.
- Høj rettidighed vægtes højt af passagererne. Hvis Dansk Tog ikke opnår høj rettidighed, er der risiko for passagerfrafald og dermed indtægtstab, hvilket sandsynligvis vil medføre erstatningskrav fra Dansk Tog.