

**DANSK TOG**

[www.dansktog.dk](http://www.dansktog.dk)

Trafikstyrelsen  
Att: Vicedirektør Keld Ludvigsen

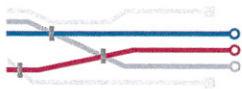
Dansk Togs bemærkninger til Trafikstyrelsens vurdering af vores tilbud på togkørsel mellem København og Syd- og Sønderjylland – dateret den 28. november 2014.

Dansk Tog er glad for at få mulighed for at fremkomme med bemærkninger til Trafikstyrelsens vurdering af vores forslag til togkørsel.

Indledningsvist skal det siges, at Dansk Tog fortsat står ved, at et antal togoperatører vil være interesserede i at udføre togkørsel mellem København og Syd- og Sønderjylland uden kontraktbetaling på de i forslaget skitserede vilkår, idet indtægterne alene kan baseres på passagerindtægter m.v.

Forslaget fra Dansk Tog bygger på den succesfulde udbudsmodel, der nu to gange er anvendt i Midt- og Vestjylland. Modellen har givet en 'win-win-situation' – kunderne har fået nye togsæt og større rettidighed, operatøren er tilfreds, og staten har sparet mindst 15 procent i kontraktbetaling. Modellen afviger på flere væsentlige punkter fra den model, som er anvendt på Kyst- og Kastrupbanen.

Forslaget om togtrafik 'uden kontraktbetaling' er ganske vist nyt og overraskende i dansk sammenhæng, men Dansk Tog har set på togtrafik i andre lande. I Sverige kommer der nu hele fire operatører på strækningen mellem Stockholm og Göteborg – og alle fire opererer uden kontraktbetaling – heraf én operatør med helt nyt togmateriel ligesom i tilbuddet fra Dansk Tog. Erfaringerne fra Storbritannien er, at togoperatører på visse strækninger ligefrem betaler kontraktbetaling til staten, da passagerindtægterne her er større end driftsomkostningerne. Der er i både Sverige og Tyskland flere operatørselskaber, som vil være potentielle bydere på togtrafikken mellem København og Syd- og Sønderjylland ud over Dansk Togs medlemmer.



## Bemærkninger til de enkelte punkter

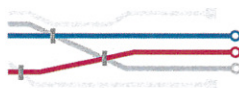
Trafikstyrelsen finder, at det største usikkerhedsmoment ved forslaget er, at der skal ske samling/adskillelse af togsæt på Høje Taastrup Station, så togsystemet både betjener København H/Østerport samt Ørestaden/Københavns Lufthavn. Dansk Tog er bekendt med problematikken, og det indgår derfor også i vores forslag, at samling/adskillelse af togsæt kan foregå på Roskilde Station, hvor der er seks perronspor i forhold til de fire på Høje Taastrup, hvorved kapacitetsproblemet for samling/adskillelse kan løses.

Banedanmark har vurderet kapaciteten på strækningen mellem Roskilde og Københavns Lufthavn. Det er Banedanmarks vurdering, at det kapacitetsproblem, der kan være i enkelte timer, er muligt at løse, hvilket Dansk Tog er helt enig i.

Trafikstyrelsen finder endvidere, at der kan opstå kapacitetsproblemer på Ny Ellebjerg ved åbningen af den nye Ringsted-bane, men dette forventer Dansk Tog er løst ved aftalen om 'Togfonden DK', hvor der er afsat midler til en kapacitetsgivende såkaldt 'Fly-over' ved netop Ny Ellebjerg Station. Hvis der skulle opstå tilsvarende problemer ved Københavns Lufthavn Station, vil en tilsvarende løsning kunne etableres. I den netop offentliggjorte analyse fra Banedanmark om kapacitetsudvidelse på Øresundsbanen er der således skitseret forskellige løsningsmodeller.

Når det gælder overdragelsen af de 35 togsæt fra den første operatør til en efterfølgende operatør, har Dansk Tog foreslået, at det gældende system fra kontrakten om togtrafikken i Midt- og Vestjylland også anvendes på togekørslen mellem København og Syd- og Sønderjylland. Trafikstyrelsen vurderer, at der heri ligger en væsentlig usikkerhed om togsættenes vedligeholdelsestilstand samt behov for teknisk og servicemæssig renovering. Dansk Tog finder, at når systemet fungerer til alles tilfredshed for de 41 togsæt i Midt- og Vestjylland, så vil det også fungere upåklageligt for de 35 togsæt til Syd- og Sønderjylland.

Når det gælder billetsystemet, indgår det i Dansk Togs forslag, at passagererne skal have de bedste muligheder for at benytte toget som transportmiddel – og ikke skal udsættes for komplicerede billetsystemer. Derfor er udgangspunktet for Dansk Tog, at den nye operatør skal anvende samme billetsystemer, som øvrige togoperatører benytter på de samme strækninger – altså ens og fælles billetsystemer i forhold til passagererne. I dette forslag betyder det, at Rejsekortet samt ordinære billetter og periodekort, 65- og ungebilletter, Hypercard m.fl. vil kunne anvendes hos alle togoperatører på strækningen. Man kan uden problemer tage med én operatør ud og en anden hjem.



Billetindtægtsdeling er en nødvendig følge af et fælles billetsystem, og heldigvis er der mange gode erfaringer med aftaler herom. Bus- og togaftalerne, aftalerne om Rejsekort og delingen mellem DSB og Arriva Tog i Midt- og Vestjylland er alle bevis på, at aftaler om billetindtægtsdeling fungerer godt, hvorfor Dansk Tog ikke deler Trafikstyrelsens bekymringer herom.

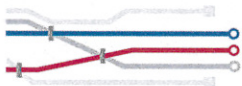
Billetindtægterne er for Dansk Tog et særdeles vigtigt element i forslaget om, at togekørslen kan ske uden kontraktbetaling. Billetindtægterne er derfor vurderet i to elementer: dels antallet af rejser/passagerer og dels den gennemsnitlige billetindtægt. Der er af Dansk Tog (i samarbejde med Copenhagen Economics) foretaget en følsomhedsberegning af indtægtssiden i forslaget. I 'best case' forventer Dansk Tog indtægter på 8,6 milliarder kroner (2011-priser samlet over en otteårig periode) og i 'worst case' med kun 6,5 milliarder kroner. Samlet set forventer Dansk Tog i forslaget indtægter mellem 7,5 og 8,0 milliarder kroner, hvilket giver et positivt dækningsbidrag for en operatør. Dansk Tog har opstillet ni scenarier for passagerindtægterne, og i seks af disse indtægtsscenarier giver togoperationen overskud til operatøren.

Trafikstyrelsen finder, at tilbuddet vil betyde et tab af netværksfordele for DSB's integrerede fjerntogstrafik, hvilket Dansk Tog ikke er enig i. DSB planlægger netop at anvende én elektrisk materieltype til fjerntogstrafikken til Syd- og Sønderjylland (IR4) og fremover én anden dieseldrevet materieltype til fjerntrafikken til det øvrige Jylland (IC4). De to materieltyper er ikke integrerbare, og DSB vil heller ikke fremover have netværksfordele i disse to adskilte fjerntogstrafikker.

Forslaget er fremsat på et tidspunkt, hvor 'Togfonden DK' ikke var kendt, og timemodellen indføres først efter den første kontraktperiode. Timemodellens superlyntog mellem København og Esbjerg vil i øvrigt passe fint sammen med forslagens intercitytog mellem København og Esbjerg/Sønderborg/Flensborg.

Dansk Tog skal i øvrigt bemærke, at der foreligger flere muligheder for servicering af Flensborg, det øvrige Slesvig/Holsten og Hamborg. Det er også muligt at servicere direkte fra København, når togene ikke skal køre til Sønderborg. Udgifter til forøget kørsel til henholdsvis Sønderborg og Flensborg er indregnet i forslaget. Forslaget fra Dansk Tog vil sikre et godt serviceniveau fra Vestdanmark til Hamborg, hvilket Dansk Tog gerne indgår i en dialog om med Transportministeriet/Trafikstyrelsen og ikke mindst de 17 østjyske kommuner og to jyske regioner, som sidst i 2013 fremsatte ønsker og forslag herom.





Når det gælder togmateriel, foreslår Dansk Tog, at der anvendes en metode svarende til togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Trafikudbyderen fastsætter de overordnede krav til togmateriellet, hvilket indgår som en del af udbudsbetingelserne for togoperatørudbuddet. Herefter er det op til togoperatørerne at skaffe tilbud fra de forskellige producenter af elektrisk togmateriel, som indgår i det samlede tilbud på togoperatøropgaven. Dansk Tog finder det bedst, at den operatør, som skal operere og vedligeholde togmateriellet, også anskaffer togsættene og dermed sikrer, at de kan operere med høj rettidighed og stor kundetilfredshed.

Dansk Tog foreslår desuden, at togtrafikken sker ved anvendelse af helt almindelige kontrakter mellem ligeværdige parter, hvilket er almindeligt for samarbejde i erhvervslivet. Kontrakterne udarbejdes med det bedst mulige kendskab fra begge parter til kontraktforholdene i aftaleperioden. I sådanne forhold sker det ofte, at der kommer uforudsete forhold eller uenigheder i tolkningen af kontrakten. I langt de fleste tilfælde findes der fælles enighed, men kontrakten indeholder altid aftaler om, hvordan løsning af tvister sker. Dette fungerer ganske godt i erhvervslivet og i andre kontrakter inden for den kollektive trafik.

Dansk Tog vil fortsat anbefale et udbud af togtrafikken, da der vil være tale om en 'win-win-situation' for passagererne, operatørerne og staten. Siden Dansk Tog fremsatte forslaget, er det kommet frem, at Transportministeriet og DSB arbejder ud fra, at der afsættes det nødvendige antal elektriske togsæt (IR4) til denne togtrafik. Forslaget kan uden videre ændres til benyttelse af dette togmateriel, hvis det ønskes af Trafikstyrelsen.

Dansk Tog deler på ingen måde Trafikstyrelsens bekymringer i forhold til et udbud og har ikke mindst den opfattelse, at et udbud vil vise, om der er operatører, som vil påtage sig opgaven på de udbudte vilkår. Er der ingen bydere, kan staten – umiddelbart efter forhandling med DSB – aftale, at trafikken gennemføres som en del af DSB's forhandlede kontrakt. Det kan ske ud fra det kontraktgrundlag, der er udarbejdet, og det vil kun være prisen, staten skal betale DSB for at gennemføre denne trafik, der skal forhandles.

Med venlig hilsen

Brancheforeningen Dansk Tog