

Fra: Transportministeriet <abonnement@trm.dk>

Dato: 27. dec. 2010 11.26.25 CET

Til: undisclosed-recipients::;

Emne: Øget kundeorientering i fjerntogstrafikken

Pressemeddelelse

Øget kundeorientering i fjerntogstrafikken

27. dec 2010

Transportministeriet har som et led i udarbejdelsen af en samlet fremtidig jernbanestrategi bedt konsulentfirmaet Incentive Partners undersøge, hvad der kan få flere passagerer til at vælge toget, og hvor potentialerne for vækst i togtrafikken er størst. Resultaterne fra denne analyse understøtter satsningen på en udvikling i fjerntrafikken gennem fri konkurrence på pris og kvalitet mellem to operatører. Analyserne udført af konsulentfirmaet Incentive Partners viser bl.a. følgende:

- Der er et stort potentiale for vækst i fjerntrafikken mellem Øst- og Vestdanmark.
- Det vil være dyrt at sætte taksterne ned for alle, men øget prisdifferentiering – f.eks. gennem konkurrence - kan give muligheder for et at tiltrække flere kunder.
- Lav rejsetid er vigtig - den kollektive trafiks markedsandel er således størst, hvor rejsetiden ikke er ret meget længere end rejsetid i bil.
- På stationerne vil kunderne især gerne have bedre information om, hvornår næste tog afgår, og især realtidsinformation ved uregelmæssig drift.

De to analyser, [Potentialevurdering](#) og [Togets konkurrenceevne](#) kan læses på Transportministeriets hjemmeside [under publikationer](#).

Transportministeren har den 24. september 2010 lanceret en ny strategi for DSB, hvor der er sat et mål om, at DSB om få år skal kunne drive fjerntrafikken mellem København og Fyn/Jylland som en forretning uden kontrakttilskud fra staten. Når driften alene skal baseres på billetindtægterne, får DSB den maksimale tilskyndelse til at tilbyde de produkter, som kunderne efterspørger, og til den rette pris.

Når trafikken drives som en forretning, bør der også sikres konkurrence for at undgå et monopol. En direkte konkurrence mellem to operatører, som slås om kunderne, vil effektivt sikre, at kunderne kommer i fokus, og at togtrafikken mellem landsdelene kan vokse, blandt andet til gavn for aflastning af det overordnede vejnet i det store H. I praksis er banekapaciteten i dag ikke tilstrækkelig stor til at nye operatører frit kan påbegynde togdrift i konkurrence med DSB. Det kan først forventes efter åbning af en ny bane København – Ringsted samt en fast forbindelse over Femern Bælt dvs. fra omkring 2020.

På kort sigt vil det dog være muligt at introducere en vis konkurrence i fjerntrafikken gennem en auktion over retten til en del af den banekapacitet som DSB benytter i dag. En sådan model vil både kunne afprøve, om en dygtig forretningsorienteret jernbaneoperatør vil kunne få mere ud af markedet for hurtige tog København – Århus end DSB, og på samme tid sikre direkte konkurrence mellem to forskellige operatører til gavn for passagererne.

DSB skal fortsat varetage intercity- og regionaltrafikken som offentlig service ligesom i dag. Disse tog vil udgøre en ”rygrad” i fjerntrafikken uanset konkurrenceudsættelsen. DSB skal leve op til et takstloft og forpligtelsen til at betjene trafikken med en tilstrækkelig kapacitet, men skal derudover have fuld frihed til at konkurrere med den nye operatør.

Transportminister Hans Chr. Schmidt udtaler:

- Jeg har et klart mål om, at togtrafikken skal gøres mere attraktiv. Vi har på luftfartsområdet set, at konkurrencen har udløst lavere priser, flere afgang og kraftigt stigende passagertal, men også et mere broget betjeningsmønster, mere differentierede priser og udfordringer for etablerede operatører.

- Jeg vil gerne overføre de positive effekter af en konkurrence på pris og kvalitet til togtrafikken.

- Øget prisdifferentiering vil betyde, at mange passagerer kan få billigere billetpriser, som operatøren vil udbyde for at fylde togene op. Samtidig vil der også være passagerer, der kan få en endnu bedre service, hvis de er villige til at betale en højere pris.

- I samspil med en øget prisdifferentiering vil togoperatørerne i en konkurrenceudsat fjerntrafik også få mere naturlige incitamenter til at tilpasse antallet af siddepladser, så det bedre matcher efterspørgslen. Konkurrencen vil føre til færre halvtomme og færre overfyldte tog.

- Jeg lægger stor vægt på at sikre en ordentlig trafikforsyning i landsdelstrafikken hele ugen igennem og ud på yderstrækningerne. Jeg mener, vi kan forene de forskellige hensyn ved en konkurrence mellem DSB, der fortsat varetager en offentlig servicebetjening, og en anden operatør, som har frihed til at tilpasse pris og kvalitet efter hvad passagererne efterspørger.

» Læs nyheden på Transportministeriets hjemmeside

Transportministeriet - Frederiksholms Kanal 27 F - 1220 København K

T: 33 92 33 55 - F: 33 12 38 93 - E: trm@trm.dk

Klik [her](#) for at afmelde af Transportministeriets nyhedsbrev