

Samråd vedr. direkte konkurrence i fjerntrafikken, den 11. februar 2011 kl. 12.30

Samråds-
spørgsmål P

Ministeren bedes redegøre for sit forslag om at udlicitere fjerntrafikken på jernbanenettet. Der ønskes herunder en redegørelse for, hvordan ministeren vil løse problemet med sporkapacitet på Københavns Hovedbanegård. Det ønskes endvidere oplyst, om denne beslutning indebærer, at de IC3-tog, som de sjællandske togpassagerer har fået stillet i udsigt, ikke bliver til noget alligevel med den konsekvens, at disse brugere ikke får den komfort, ministeren har lovet.

Hvordan harmonerer ministerens forslag med forliget fra 2003 om, at fjerntrafikken ikke skal være omfattet af udlicitering?

Svar

Jernbanesektoren står i dag over for nogle helt konkrete udfordringer: Flere og flere togpassagerer står op i togene, og mange kunder oplever, at det er billigere at tage bilen frem for toget.

Kunderne skal have bedre forhold. Det er helt afgørende.



Der er i de senere år truffet store og langsigtede beslutninger om investeringer i jernbaneinfrastrukturen.

De fysiske rammer vil blive markant forbedret i de kommende år med den første nybyggede banestrækning i 100 år, flere dobbeltspor, genopretning af de eksisterende skinner, nye IC4-tog og et topmoderne signalsystem.

Men den markante fornyelse af statens infrastruktur kan ikke stå alene. Også jernoperatørerne skal bidrage endnu mere til fornyelsen af sektoren.

DSB kører i dag tog i landsdelstrafikken uden direkte konkurrence fra andre operatører. Risikoen ved dette er, at



DSB's omkostninger og effektivitet ikke udvikler sig i tilstrækkelig grad.

Eksempelvis viser opgørelser fra en konsulentrapport, at DSB's lokoførere kører næsten 40 pct. mindre end lokoførerne gør i andre sammenlignelige togselskaber.

DSB er en stor udgift for staten hvert år, og derfor kan vi også godt stille krav om, at de bruger pengene på den mest effektive måde.

Det gør vi ved at indføre løbende konkurrence mellem to operatører på strækningen mellem København, Århus og Aalborg.



Effekten af konkurrencen forventer jeg vil følge nogle af de grundtræk, som er set i forbindelse med afregulering af luftfarten: faldende priser, flere afgang og et mærkbart stigende marked, altså alt det, vi gerne vil med togtrafikken.

Hvilket tog man som kunde vælger, vil afhænge af togoperatørens tilbud med hensyn til service, komfort, rejsehastighed samt hvilke pristilbud operatøren giver.

Forleden holdt jeg et rigtig godt møde med seks jernbaneoperatører fra ind- og udland, som alle har vist interesse i jernbanestrækningen mellem København og Aalborg. På mødet drøftede vi de overordnede tanker og



idéer om direkte konkurrence i landsdelstrafikken. Der var en meget positiv stemning på mødet, og der var stor interesse blandt operatørerne.

Inden for de næste to-tre uger mødes jeg igen med de selskaber, som viste interesse. Her forventer jeg at få mere at vide om, hvad selskaberne kan tilbyde.

Jeg vil gerne igen understrege, at hvis konkurrencen til DSB ikke gavner togpassagererne, så skal den da ikke sættes i værk.

Der er selvfølgelig udfordringer ved at indføre direkte konkurrence i landsdelstrafikken, og der er ting, der



skal findes løsninger på. Kapaciteten på skinnerne er én af de ting, vi skal se på. Ligeledes er spørgsmålet om materiel én af de ting, som vi skal finde en løsning på. En løsning kunne være at stille DSB togsæt til rådighed for den nye operatør.

En anden model kunne være, at operatøren selv medbringer eget materiel.

Men det er alt sammen noget, som jeg aftaler med partierne bag DSB-aftalen.