

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 17. februar 2011  
J. nr. 2010-4598

Center for Kollektiv Trafik

Bastian Zibrandsen  
Telefon 33 92 33 07  
bzi@trm.dk

Internationale erfaringer med direkte konkurrence på banenettet

Indtil nu har direkte konkurrence mellem operatører på samme strækning været mindre udbredt sammenlignet med de mere traditionelle udbud, hvor udførelse af en trafikopgave gives til én operatør efter gennemførelsen af en udbudsrunde. Modellen med direkte konkurrence praktiseres dog i begge vore nabolande Tyskland og Sverige.

I Tyskland<sup>1</sup> har man principielt haft fri adgang til at drive trafik på banenettet siden midten af 1990'erne. Togtrafikken kan sondres i regional- og lokaltrafik hhv. fjerntrafik. De enkelte forbundslande har ansvaret for regional- og lokaltrafikken, som indkøbes på kontrakt - typisk efter et udbud. Det statslige tyske jernbaneselskab DB har fortsat størstedelen af denne produktion. Fjerntrafikken over de længere afstande drives derimod på forretningsmæssig basis, og har i udgangspunktet været et monopol for DB. På de enkelte banestrækninger drives der ofte såvel forretningsmæssig fjerntrafik som kontraktbaseret regionaltrafik.

Konkurrence på sporet omfatter i den tyske model kun fjerntrafik. Der findes i dag 4 forskellige togoperatører, som konkurrerer direkte på samme spor med DB.

De fire operatører driver alle trafik i østlige Tyskland med Berlin som et omdrejningspunkt. Det drejer sig om Interconnex (Lepzig – Berlin - Warnemünde), Vogtland Express (Plauen/Chemnitz – Berlin), Harz-Berlin Express (Vienenburg/Thale – Berlin) og Berlin Night Express (Nattog Malmø – Berlin). Det betjente banenet udgør godt 1700 km.

Bortset fra nattoget konkurrerer alle operatører på billigere priser end DB, og tilbyder i visse tilfælde transport til halv eller endnu lavere. Efterspørgslen præges især af fritidsrejsende til og fra Berlin.

De 4 nuværende operatører transporterer omkring 300 mio. personkm på årsplan. Set i en dansk målestok vil dette, svare til godt 15 pct. af fjerntogstrafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Med de nuværende passagertal kan dette

---

<sup>1</sup> Oplysninger fra Tyskland baserer sig fortrinsvis på Sylvain Séguret: "Is competition on track a real alternative to competitive tendering in the railway industry? evidence from Germany" (2009)



groft omsættes til et fjerntog mellem Øst- og Vestdanmark hver anden time i hele driftsdøgnet. I en tysk skala er det absolutte trafikomfang dog beskedent i forhold til DB.

Konkurrencen er dog stigende. I sommeren 2011 påbegyndes et konkurrerende Intercitytogsystem Hamburg – Köln Express med 3 daglige togafgange mellem de to byer. Der er derudover indgivet ansøgning på opstart af konkurrerende tog Hamburg – Berlin – Strasbourg, Berlin - Köln – Frankfurt og Hamburg - Stuttgart. Med sådanne nye tiltag udvides konkurrencen betydeligt.

Udover de her nævnte operatører af rutetrafik, findes der i Tyskland også adskillige eksempler på private operatører af chartertog.

I Sverige<sup>2</sup> er der sket en omfattende lovændring med henblik på at indføre direkte konkurrence, som ses som et afgørende middel til at gøre jernbanen mere markedsorienteret.

Man har ved rigsdagsbeslutning i 2009 besluttet at ophæve det monopol, som det statslige svenske jernbaneselskab SJ hidtil har haft på det økonomisk lønsomme hovedbanenet til at drive persontogstrafik. Adgangen var i forvejen givet fri til at drive trafik på de ulønsomme dele af banenettet. De enkelte svenske län har ansvaret for at sikre regional- og lokaltrafik, der indkøber denne på kontrakt.

Der er som led i banereformen indført bestemmelser som regulerer, hvad der fra lokal side må indkøbes af togtrafik i form af en afprøvning af, om den ikke kunne være drevet kommercielt.

Der lægges i den svenske model stor vægt på at stille alle operatører lige i adgangen til de banenettet. Banekapaciteten som en nøgelfaktor for at drive trafik skal fordeles mellem alle interesserede operatører efter lige vilkår og muligvis – principperne er endnu ikke lagt helt fast – efter et auktionsprincip.

Den nye model er under indfasning og får hel og fuld virkning fra 2012.

Der er i dag en ret omfattende parallel konkurrence mellem forskellige operatørers tog på de store banestrækninger. Der er typisk tale om direkte konkurrence mellem SJ og regionale togsystemer – som det f. eks. ses på strækningen mellem Malmø og Göteborg, hvor det er muligt at benytte såvel Øresundstogsystemet og SJ, der kører i indbyrdes konkurrence.

---

<sup>2</sup> Statens offentliga utredningar SOU 2008:92 "Konkurrens på spåret" samt Gunar Alexandersson: "Järnvägens avreglering i Sverige – Erfarenheter och framtidsutsikter" (2010)



Der er også begyndt at dukke nye operatører op. Et sådant eksempel er Veolia, som har benyttet sig af overgangsordningerne for åbningen af banenettet og som derfor allerede i 2010 er begyndt at drive konkurrerende trafik i weekenden mellem Malmø og Stockholm. I takt med ophævelsen af monopolet kører selskabet nu også en daglig afgang i begge retninger alle hverdage.<sup>3</sup>Toget fortsætter i øvrigt til vintersportsteder i det nordlige Sverige.

Det kan derudover nævnes, at der i grænseoverskridende trafik er optræk til direkte konkurrence på strækninger mellem Tyskland og Frankrig samt England. Her er det de store traditionelle operatører tyske DB og franske SNCF, der enten selv eller via datterselskaber står overfor en indbyrdes konkurrence, med udgangspunkt i EU's åbning for konkurrence i den internationale persontogstrafik. Denne direkte konkurrence kan i givet fald komme til at omfatte en meget omfattende trafik.

---

<sup>3</sup> [www.Veolia.se](http://www.Veolia.se)