



MINISTEREN

Folketingets Transportudvalg

Dato 20. marts 2014
J. nr. 2013-1866

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Trafikstyrelsens vurdering af tilbud fra Dansk Tog

Brancheforeningen Dansk Tog har i foråret 2013 fremlagt forslag om en udførelse af togtrafikken mellem København og Esbjerg/Sønderborg uden udgifter for statskassen.

Min forgænger fandt, at tilbuddet fortjente en grundig gennemgang, og lovede, at Trafikstyrelsen ville gennemgå forslaget og dets forudsætninger. Det har resulteret i vedlagte vurdering, som fremsendes til orientering. Trafikstyrelsen har forelagt sin analyse for Dansk Tog, der har kommenteret den, og disse kommentarer vedlægges ligeledes.

Sammenfattende finder Trafikstyrelsen det for usandsynligt, at der kan indgås aftale om udførelse af den skitserede trafik uden at omkostninger for staten. Forslaget vurderes at medføre tab af netværksfordele – både på kort sigt og på længere sigt efter introduktion af Timemodellen. Trafikstyrelsen finder det sandsynligt, at der vil kunne opstå stadig diskussion om, hvorvidt forudsætningen for udførelse af trafikken er til stede – hvad der vil kunne føre til vedvarende krav om kompensationer.

Trafikstyrelsen mener, at en række forudsætninger for gennemførelse af forslaget i givet fald vil skulle afklares, og kan derfor ikke anbefale, at der på nuværende tidspunkt sker et udbud af den konkrete trafik svarende til oplægget fra Dansk Tog.

Kommentarerne fra Dansk Tog giver ikke anledning til ændringer i Trafikstyrelsens overordnede vurdering af forslaget.

Jeg formoder, at Dansk Togs forslag primært har sigtet mod at sparke gang i debatten om videre udbud af togtrafik i Danmark, og det er jo i sig selv fair nok. Hvis man skal tage reel stilling til et udbud af denne type og størrelse, må en række overordnede afklaringer først falde på plads.

For det første gælder det spørgsmålet om den hensigtsmæssigste opdeling af togtrafikken i Danmark, hvis denne skulle konkurrenceudsættes i større omfang. Det er nødvendigt at få belyst hvordan udbud af togtrafikken kunne ske på en måde, som først og fremmest sikrer den bedst mulige betjening af passagererne, men også udnytter trafikale sammenhænge til at opnå en effektiv drift.



Forslaget fra Dansk Tog er jo kun ét blandt mange mulige pakker for udbud af togtrafikken. I relation til forslaget drejer det sig f. eks. om hvordan man kan forene betjeningen af den store pendlerstrøm Odense – København og alle mellemliggende stationer med den økonomisk mere interessante betjening af fjerntrafikken over længere afstande. Skal ét togsystem og én operatør stå for begge dele – eller skal man opdele i flere togsystemer?

For det andet gælder det spørgsmålet om, hvornår tidspunktet måtte være velegnet for videre udbud i togtrafikken. Vi står overfor en betydelig anlægsaktivitet på jernbanenettet: den praktiske implementering af nye signaler, elektrificering, opgradering og nye baneanlæg, som skal sikre fundamentet for den moderne, effektive jernbane. Men så længe arbejderne står på, udgør de en stærkt komplicerende faktor for udbud af togtrafikken. En ny operatør vil skulle indregne store reserver i sit tilbud og/eller der vil forekomme omfattende diskussioner om ansvar og erstatninger.

Som et tredje vigtigt punkt skal det afklares, hvordan togene anskaffes på den mest hensigtsmæssige måde. Dansk Tog foreslår at lade operatøren, som skal køre med togene, stå for anskaffelsen. Som Dansk Tog forudsætter, må man så sikre en overdragelsesmulighed, for hvis én operatør selv skal have usikkerheden om den langsigtede anvendelse af togene er det usandsynligt, at der med udbud af togtrafikken i det hele taget bliver anskaffet nye tog. Dansk Togs forslag er næppe til fordel for de operatører, der efterfølgende skal overtage togene. Bør man ikke lade en central instans stå for at dimensionere materielparken i stedet for den første vinder af et udbud? Det er billigst for Danmark, hvis vi har et begrænset antal af togtyper, der passer sammen. Jeg tror derfor, at kontrollen med så store og væsentlige aktiver bør ligge i statsligt regi.

Hvilken grad af koordinering skal der være i togtrafikken, og hvad skal koordineringen omfatte, når den er udbudt? Dansk Tog anerkender, at det vil være en fordel, at passagererne kan anvende billetter fleksibelt mellem de enkelte operatører. Men det er jo kun en mindre del af problemet - hvordan skal man i større skala koordinere en parallel kørsel mellem to konkurrerende operatører på de samme skinner? Hvem skal køre hvornår og hvor hurtigt? Hvad er konsekvensen, hvis den ene operatør ødelægger det for den anden?

Togtrafikken på jernbanens hovednet er en trafikal livsnerve, som vi må have hånd i hanke med, når vi i forbindelse med den kommende DSB-kontrakt skal drøfte muligheden for udbud.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke