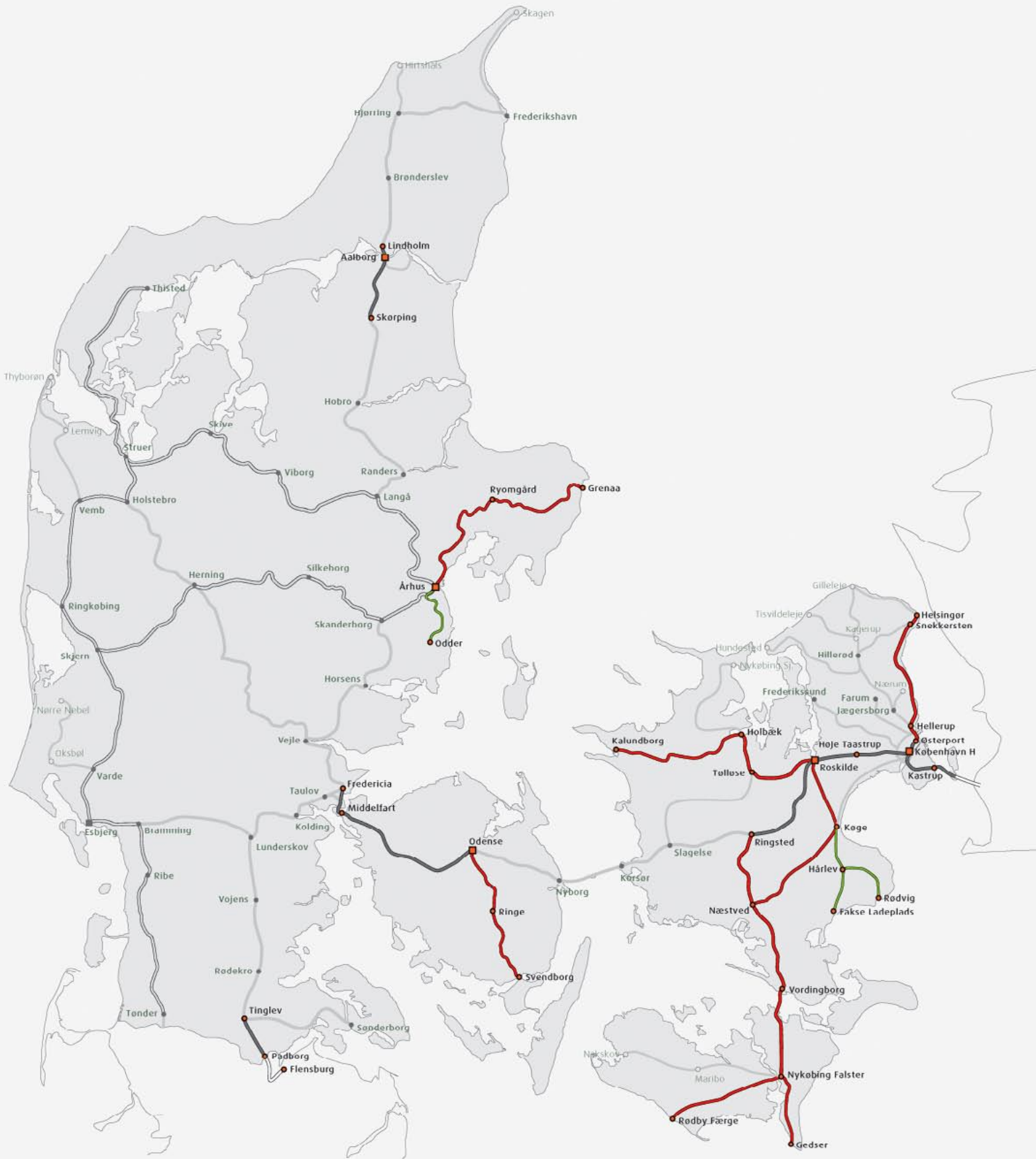


Udbud af togtrafik

- beslutningsgrundlag



Signaturer:

- Strækninger som overvejes udbud
- Fællesstrækninger som overvejes udbud
- Amtslige baner inddraget i undersøgelsen
- Strækninger udbudt 2003
- Øvrige jernbanenet

Forord

Med trafikforliget mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne af 5. november 2003 blev det besluttet, at mindst en tredjedel af DSB's nuværende togkilometerproduktion eksklusiv fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken skal udbydes i perioden 2005-2014.

Med henblik på at skabe et fundament for den politiske beslutning om, hvilken trafik, der skal udbydes på hvilket tidspunkt i perioden, har Trafikstyrelsen udarbejdet nærværende beslutningsgrundlag. Beslutningsgrundlaget fremlægges som et hele, hvorfra det er muligt at plukke trafik til udbud, således at kravet om en tredjedel af togkilometerproduktionen opfyldes.

Trafikstyrelsens vurdering af relevante forhold omkring udbud af den undersøgte trafik fremgår, men det egentlige valg mellem de relevante strækninger - og dermed den vægt man ønsker at lægge på de forskellige beslutningsparametre - er politisk og der er derfor ikke udarbejdet en samlet konklusion. En mindre del af trafikken anses dog for uegnet at udbyde på nuværende tidspunkt, hvilket fremgår.

Erfaringer fra 1. udbud af togtrafik i Danmark er i vidt omfang benyttet og indarbejdet i beslutningsgrundlaget, ligesom analyserne benytter erfaringer og informationsudveksling med udbudsmyndighederne i Sverige, Norge og den tyske delstat Schleswig-Holstein.

Den undersøgte trafik

Den analyserede trafik er trafikken København-Helsingør, regionaltrafikken over Øresund, trafikken Østerport-Holbæk-Kalundborg, regionaltrafikken Østerport-Roskilde-Ringsted, trafikken Østerport-Nykøbing F-Rødby/Gedser, trafikken Roskilde-Køge-Næstved i samdrift med trafikken Køge-Rødving/Fakse Ladeplads, trafikken Odense-Svendborg, regionaltrafikken Odense-Fredericia, nærbanetrafikken ved Aalborg, trafikken Århus-Grenå i samdrift med trafikken Odder-Århus samt regionaltrafikken Tinglev-Padborg.

Tabel 1: Den undersøgte trafik

	Trafikomfang	Andel af undersøgt trafik
København-Helsingør (Kystbanen) og regionaltrafikken København-Kastrup-Malmø	4,4 mio togkm.	23%
København-Holbæk-Kalundborg (Nordvestbanen)	3,4 mio togkm.	18%
København-Nykøbing F-Rødby/Gedser (Sydbanen)	5,1 mio togkm.	27%
Regionaltrafikken København-Roskilde/Ringsted	1,2 mio togkm.	6%
Roskilde-Køge-Næstved (Lille Syd)	1,3 mio togkm.	7%
Odense-Svendborg (Svendborgbanen) og regionaltrafikken Fredericia-Odense	2,2 mio togkm.	11%
Århus-Grenå	1,4 mio togkm.	7%
Regionaltrafikken Tinglev-Padborg	0,1 mio togkm.	1%
Nærbanetrafik ved Aalborg	0,3 mio togkm.	2%
I alt	19,0 mio togkm.	100%
Til sammenligning: Arrivas trafik i Midt- og Vestjylland	6,7 mio togkm.	-

Summen stemmer ikke fuldt overens pga. afrunding. Aflastningstog og tomkørsel indgår ikke og driftsomfanget ifm. opstart og afslutning af driftsperioder er ikke præcist fastlagt, hvilket behæfter tallene med en mindre usikkerhed.

Fire strækninger omfatter trafik i Københavnsområdet: Kystbanen/Øresund, Nordvestbanen, Sydbanen og regionaltrafik København-Ringsted, disse strækninger er de passagermæssigt mest betydningsfulde. De øvrige strækninger udgør tilsammen 28% af det totale antal togkm. Det er således ikke muligt at leve op til aftalen om udbud af minimum 1/3 af trafikken uden at udbyde trafik til og fra København. I analysen er der derfor lagt særlig vægt på disse strækninger.

Opbygning af beslutningsgrundlaget

Trafikken på de udvalgte strækninger har hver for sig forskellige karakteristika, der taler for og imod valg til udbud.

I afsnit om Beslutningsparametre er foretaget en generel gennemgang af de forhold, der har betydning for om trafikken på en strækning er egnet til udbud. Disse forhold er i de efterfølgende afsnit vurderet i forhold til hver enkelt strækning.

Hvert strækningsafsnit – bortset fra analyserne af nærbanen ved Aalborg og Tinglev-Padborg - afsluttes med en sammenfattende tabel, der illustrerer hvilke forhold, der taler for at vælge at udbyde denne trafik, hvilke forhold, der taler i mod og hvilke der er neutrale. Der er tale om en relativ vurdering af strækningerne.

Ny operatør?

En del af analyserne beskæftiger sig med den situation, hvor en ny operatør skal overtage trafikken og de praktiske forhold, der skal løses i den forbindelse. Det må understreges, at det forudsættes at DSB fortsat har mulighed for at give tilbud – og dermed vinde – når togtrafikken udbydes. Når betegnelserne "ny operatør" og "vindende operatør" optræder i teksten, indikerer det således på ingen måde forventninger til udfaldet af kommende udbudsforretninger.

Ny struktur?

Beslutningsgrundlaget er udarbejdet parallelt med forberedelserne af strukturreformen. I analysen er der taget udgangspunkt i den nuværende struktur og opgavefordeling mellem stat og amter på jernbaneanrådet.

Det er imidlertid vurderingen, at eventuelle ændringer af den administrative struktur på jernbaneanrådet ikke vil have væsentlig betydning for vurderingerne af de enkelte strækningers egnethed til udbud.

Indhold

Beslutningsparametre	7
Trafikale forhold	9
Attraktivitet for tilbudsgivere	9
Personale	10
Materiel	11
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter	12
Afgrænsning af trafikken	12
Takststruktur	14
Organisering af udbud	14
Tidsperspektiver	15
Samlet vurdering	15
Trafikken på Kystbanen og over Øresund	17
Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter	20
Adgang til klargørings- og servicefaciliteter	21
Attraktivitet for tilbudsgivere	21
Afgrænsning af trafikken	23
Takststruktur	23
Organisering af udbud	24
Tidsperspektiver	26
Samlet vurdering	27
Trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen samt regionaltrafikken København-Ringsted	29
Trafikale forhold	30
Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter	32
Adgang til klargørings- og servicefaciliteter	32
Attraktivitet for tilbudsgivere	33
Besparelsespotentiale for staten	33
Personale	33
Afgrænsning af trafikken	34
International trafik til Hamburg	36
Tidsperspektiver	36
Samlet vurdering	37
Regionaltrafikken København - Ringsted	38
Trafikken på Lille Syd	39
Trafikale forhold	40
Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter	40
Adgang til klargørings- og servicefaciliteter	40
Attraktivitet for tilbudsgivere	41

Besparelspotentiale for staten	41
Personale	41
Afgrænsning af trafikken	42
Takststruktur	42
Organisering af udbud	42
Tidsperspektiver	43
Samlet vurdering	43
Regionaltrafikken på Fyn	45
Trafikale forhold	46
Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter	47
Adgang til klargørings- og servicefaciliteter	48
Attraktivitet for tilbudsgivere	48
Besparelspotentiale for staten	48
Personale	49
Afgrænsning af trafikken	49
Tidsperspektiver	50
Samlet vurdering	50
Trafikken på Grenåbanen	51
Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter	52
Adgang til klargørings- og servicefaciliteter	53
Attraktivitet for tilbudsgivere	53
Besparelspotentiale for staten	53
Personale	53
Afgrænsning af trafikken	54
Organisering af udbud	54
Samlet vurdering	55
Regionaltrafikken mellem Tinglev og Padborg	57
Trafikeringsmuligheder	57
Samlet vurdering	59
Trafikken på Aalborg nærbane	61

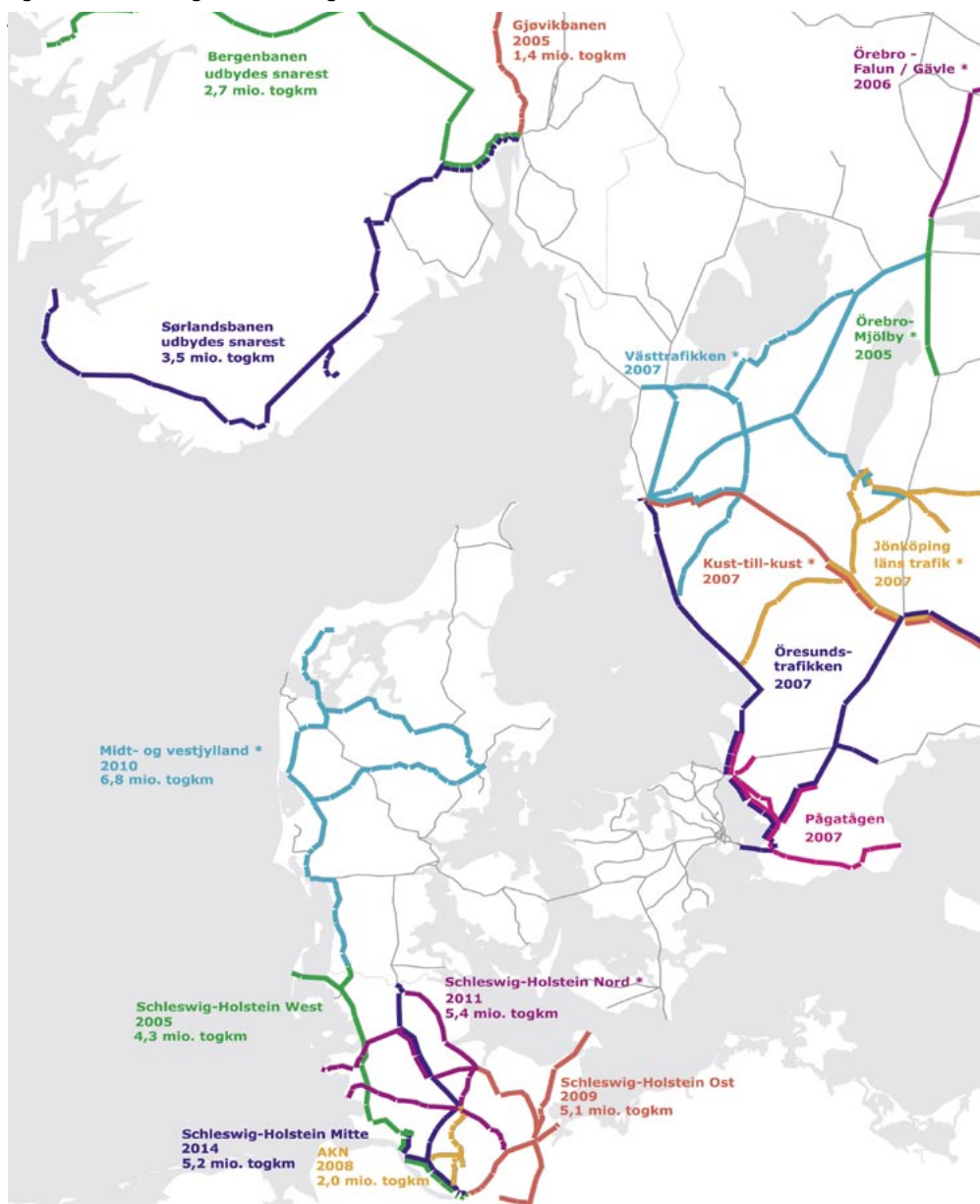
Beslutningsparametre

Uanset om offentlig servicetrafik med tog leveres af DSB som forhandlet trafik eller af en operatør (DSB eller andre), der har vundet kontrakten efter et udbud, skal den kollektive trafikskunder opleve trafikløsninger, der lever op til politiske forventninger til betjeningsniveau og sammenhæng i trafiksystemet og som imødekommer kontraktmæssigt specificerede krav til service og kvalitet.

Udbud af togtrafik ændrer således ikke ved denne grundlæggende forudsætning, men er et instrument til stimulering af en stadig mere effektiv udnyttelse af den statslige kontraktbetaling, så samfundet får mere og bedre togtrafik for hver investeret krone – uden at give afkald på kvalitet og sammenhæng på hverken kort eller langt sigt.

Udbud af togtrafikken omkring Danmark er efterhånden udbredt og bliver stadig mere almindeligt jvf. Figur 1

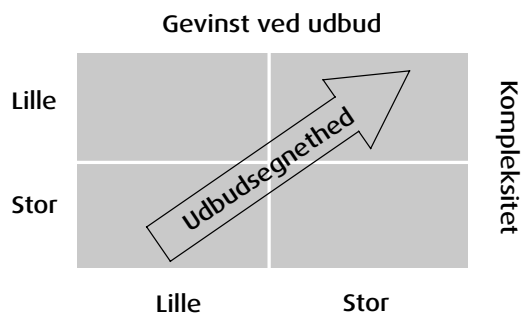
Figur 1: Udbud af togtrafik omkring Danmark



Årstal angiver driftsstart ved kommende udbud
 * angiver at der er tale om genudbud

De hidtidige erfaringer i både Danmark og en række af vore nabolande viser, at det gennem en styret anvendelse af udbudsinstrumentet er muligt at opnå en betydelig nytænkning i jernbanesektoren og en markant billiggørelse af togdriften. Imidlertid er det også erfaringen, at udbuddene i flere tilfælde har givet anledning til kvalitetsproblemer, hvis ikke en række problemstillinger har været løst tilfredsstillende på forhånd. Udbud af togtrafik rummer således et betydeligt potentiale, men man skal samtidig være opmærksom på, at introduktion af konkurrence i et system, der er bygget op i tæt sammenhæng gennem 150 år kan være kompliceret og kræver nytænkning i sig selv.

I beslutningsgrundlaget for valg af trafik til kommende udbud af togtrafik i Danmark er der arbejdet for at skabe mulighed for at udpege den mest udbudsegne trafik, dvs. den trafik hvor staten kan opnå den største "gevinst" (i form af nedsat kontraktbetaling og/eller forbedret togbetjening), og hvor kompleksiteten af de problemer, der - uundgåeligt - skal håndteres ved et udbud er mindst.



De enkelte strækningers trafikale forhold er beskrevet og der er foretaget en vurdering af udbudsegnethed på en række parametre. I relation til mulig gevinst er der foretaget en vurdering af

- Attraktivitet for tilbudsgivere
- Besparelspotentiale for staten

I relation til kompleksitet er der foretaget en vurdering af:

- Personale
- Materiel
- Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter
- Afgrænsning af trafikken
- Takststruktur
- Organisering af udbud
- Tidsperspektiver

I det følgende er generelle aspekter ved de nævnte forhold beskrevet som baggrund for den strækningmæssige gennemgang i de følgende kapitler.

Trafikale forhold

I alle analyserne er der taget udgangspunkt i det trafikomfang, som er aftalt i den kommende DSB kontrakt om forhandlet trafik for perioden 2005 til 2014. Der er i DSB kontrakten forudsat en betydelig udvidelse af trafikomfanget fra 2006 især i aftentimer og i weekenden. En del af udvidelserne skal tages op til vurdering i 2009, hvorefter der eventuelt vil kunne ske visse tilpasninger til et kontraktligt aftalt lavere trafikniveau, hvis udvidelserne måtte have vist sig at udgøre en belastning for DSB's økonomi, herunder om der har været et tilstrækkeligt markedsmæssigt behov for dem.

Efter beslutning om udbud skal der – afhængig af strækning og udbudstidspunkt – tages stilling til, om udbuddet skal omfatte trafik svarende til det fulde niveau, som DSB producerer i perioden 2006-2010, eller om der skal tages udgangspunkt i det lidt lavere niveau, som eventuelt kan komme på tale i DSB's trafik efter 2010.

Selv om det rent trafikalt er mest enkelt, når der kun er én operatør på en banestrækning, vurderes der ikke at være væsentlige forhold omkring trafikafvikling og togtrafikens kvalitet/regularitet, som har betydning for valget af trafik til udbud.

Selv på mere befærdede strækninger og stationer, vurderes tilstedeværelsen af flere operatører således ikke i sig selv at medføre forringet trafikafvikling med dårligere kvalitet til følge. Dette underbygges af erfaringerne fra udbudet i Midt- og Vestjylland, hvor den daglige trafikafvikling har opnået en fuldt tilfredsstillende kvalitet på Arriva's og DSB's fælles strækninger Århus H - Skanderborg, Århus H - Langå (- Struer), Bramming - Esbjerg, Holstebro - Struer (- Thisted) og på de større stationer Århus H, Esbjerg og Herning. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at disse erfaringer kan overføres til det øvrige jernbanenet inkl. trafikken i hovedstadsområdet og på Københavns Hovedbanegård. Her er trafikken ganske vist mere intens end på de jyske strækninger, men kapaciteten er også væsentligt højere.

En forudsætning for denne vurdering er, at trafikken til udbud kan sammensættes på en måde, så det ikke – af hensyn til afgrænsning af et udbud og for ikke at forringe service for passagererne – bliver nødvendigt at køre flere tog på strækninger og stationer, hvor kapaciteten i forvejen er fuldt udnyttet. Dette er vurderet muligt for alle de udbudsrelevante strækninger.

Det anbefales endvidere, at der i forbindelse med udbud af trafikken sker en videreudvikling af disponeringssystemer og forretningsgange mellem Banedanmark og operatørerne. Allerede i dag er det på forhånd fastlagt mellem parterne, hvorledes trafikken disponeres i situationer med forsinkelser eller andre uregelmæssigheder, bl.a. baseret på hovedprincippet om "at et rettidigt tog har ret til at forblive rettidigt". Principperne bør videreudvikles, så Banedanmark mere éntydigt og uafhængigt af operatørerne har kompetencen til at disponere trafikken. Hvorved der i højere grad vil kunne træffes hurtige beslutninger til gavn for den samlede trafikafvikling, specielt på de trafikintensive strækninger og stationer.

Attraktivitet for tilbudsgivere

Skal der opnås størst mulig effekt af et udbud, skal den udbudte trafik være attraktiv for tilbudsgivere at byde på.

Analysen af operatørernes præferencer - gennemført i tilknytning til udbudet i Midt- og Vestjylland og i forbindelse med fastlæggelse af udbudsstrategier i vores nabolande - viser, at operatørerne i deres tilbudsstrategi lægger stor vægt på, at der er tale om trafikmængder af en vis størrelse og med tilpas lange kontraktperioder. Den mindste størrelse for et hensigtsmæssigt udbud vil afhænge af de konkrete omstændigheder. For DSB's nuværende trafik vurderes et udbud på ca. 2 mio. togkm at være en omtrentlig minimumsstørrelse.

Analyserne viser, at operatørselskaberne foretrækker udbud med tilstrækkelige frihedsgrader til at operatøren har mulighed for at optimere produktionen, afprøve nye idéer og udnytte særlige kompetencer. Dette taler for, at strækninger, hvor der er færrest bindinger i form af fuldstændigt fastlagte køreplaner, materielanvendelse og vedligeholdelsesaftaler er bedst egnede til udbud, om end det naturligvis skal afvejes i forhold til den sikkerhed udbyder ønsker for at få leveret en specifik service, jvf. diskussionerne om myldretidstrafik i Midt- og Vestjylland.

Endvidere peger operatørerne på, at det har betydelig vægt, at der er klare rammer og "garanti" for ligebehandling i forhold til eksisterende (statslige) operatører, herunder klare aftaler vedrørende adgangen til materiel, vedligeholdelsesfaciliteter og personale samt relevante data om trafikken, f.eks. passagerprognoser. Muligheden for at etablere klare grænseflader til den eksisterende operatør vægtes også højt. Minimering af kompleksitet og risiko i form af klare betingelser i udbudsmaterialet er derfor meget vigtigt.

I analyserne af de forskellige strækninger indgår på baggrund heraf en vurdering af de enkelte strækningers attraktivitet for tilbudsgivere.

Besparelsespotentialer for staten

Konkurrence gennem udbud skal gerne medføre en effektivisering, dvs. uændret eller forbedret trafikbetjening for et lavere udgiftsniveau. Selvom der gennem de senere år er sket en klar forbedring i mulighederne for at gennemskue økonomien i forskellige togsystemer – og dermed for at skønne et besparelsespotentialer i forbindelse med udbud af strækningerne – er der tale om et meget komplekst område ikke mindst fordi strækningerne i dag er integreret i DSB's samlede drift, hvorfor skøn for enkelte strækninger i vid udstrækning må baseres på nøgletal.

Trafikstyrelsen har foretaget en overordnet vurdering af økonomien i de forskellige togsystemer og på den baggrund er det vurderingen at

- besparelsespotentialer er størst ved større sammenhængende og velafgrænsede togsystemer
- besparelsen er mindre jo større koordineringsproblemer, der er i forhold til øvrige operatører
- besparelsespotentialer i de mindre togsystemer er begrænset - med mindre, der er mulighed for at knytte trafikken sammen med anden trafikproduktion eller der i forbindelse med udbud kan etableres væsentligt enklere koncepter for vedligeholdelse og lign.

I vurderingen af de enkelte strækninger er der derfor fokuseret på ovennævnte punkter.

Personale

Udbudet i Midt- og Vestjylland dokumenterede, at det er af afgørende betydning for en succesfuld driftsstart, at operatøren fra driftsperiodens start har rådighed over et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. Usikkerhed på dette punkt kan således komplicere et udbud og skabe usikkerhed hos tilbudsgiverne.

Hvis en ny operatør vinder udbudet, kan tilgangen af lokomotivførere enten ske ved overgang fra andre operatører (primært DSB), eller ved uddannelse af nye lokomotivførere. Fra 2006 stiger DSBs produktion betragteligt i forhold til dagens situation og behovet for lokomotivførere stiger. Et skøn baseret på stigningen i togkm-produktion viser et samlet merbehov på ca. 150 lokomotivførere i forhold til i dag, hvoraf behovet på de

udbudsrelevante strækninger stiger med ca. 90. Afgang på grund af alder kendes ikke tilbudsrelevante, men DSB har oplyst at 26 personer på depoterne, som opererer på de udbudsrelevante strækninger er over 60 år, mens 145 er 55-59 år. DSB har således fortsat behov for at fastholde og nyuddanne lokomotivførere.

Uanset bestemmelserne for overgang af personale til en ny operatør, er det vanskeligt at forudsige, hvor mange lokomotivførerne, som ønsker at overgå. Som det fremgår af Tabel 2 har muligheden for alternativ beskæftigelse i DSB stor betydning for hvor mange, der overgår til en ny operatør, idet overgangen ved udbudet i Midt- og Vestjylland fra mere "isolerede" depoter var markant større end for de centralt beliggende.

Tabel 2: Antallet af lokomotivførere, som overgik til Arriva ved udbudet af trafik i Midt- og Vestjylland

	Tilbudt overgang	Accepterede	Andel
Nordjylland	6	0	0%
Århus	202	5	2%
Esbjerg	62	10	16%
Struer	106	41	39%

Der skal uddannes lokomotivførere uanset, hvilken trafik som udbydes – trafikens størrelse og geografiske placering, DSB's evne til at fastholde eksisterende lokomotivførere samt en ny operatørs attraktivitet vurderes at være de afgørende faktorer for, hvor mange der skal uddannes.

En offentlig lokomotivføreruddannelse er under etablering, men endnu ikke igangsat. Uddannelsen forventes at vare ca. 10-11 måneder og forventes tidligst at starte 1. januar 2005. Med en lokomotivføreruddannelse af 10-11 måneders varighed skønnes det, at der vil være behov for en periode på mindst et år til uddannelse. Skal der desuden være tid til, at en ny operatør kan etablere sin organisation, udarbejde turplaner, afklare overgang af lokomotivførere fra DSB (og evt. andre operatører) samt rekruttere, vil der være behov for omtrent 1½ års forberedelsesperiode – måske lidt kortere eller længere afhængig af, hvilken trafik som udbydes.

Ovenstående taler for at udbyde trafikken på de strækninger, hvor det vurderes, at flest lokomotivførere vil overgå til en ny operatør og hvor nyuddannelsesbehovet er mindst. Uanset hvilken strækning, der vælges skal den nye operatør have mulighed for at uddanne et tilstrækkeligt antal lokomotivførere inden driftsstart, hvilket sætter fokus på at sikre den nødvendige uddannelseskapacitet.

På baggrund af erfaringer fra udbudet i Midt- og Vestjylland anbefales under alle omstændigheder, at der ikke udbydes trafik, før den offentlige lokomotivføreruddannelse er på plads, og indkøringsforløbet er kendt, samt at det er sikkert, at uddannelsen har tilstrækkelig kapacitet til om nødvendigt at kunne uddanne et betydeligt antal lokomotivførere samtidig.

Andre personalegrupper

Der skønnes på baggrund af erfaringer fra Midt- og Vestjylland ikke at blive problemer med rekruttering af andet kørende personale. Det må forventes at en vis del overgår til en ny operatør og derudover, at en ny operatør ikke vil have problemer med at indpasse rekruttering og uddannelse i forberedelsesperioden.

Materiel

Hvilket materiel en operatør skal anvende er strækningssafhængigt. På visse stræk-

ninger vil det være oplagt, at det eksisterende materiel fortsat skal anvendes efter et udbud. På andre strækninger kan anskaffelse af materiel indgå som en del af den vindende operatørs opgave.

Det må forudsættes, at der i tilfælde, hvor det eksisterende materiel skal overdrages til en ny operatør, aftales en udlejeordning, så lejeprisen er kendt på forhånd, og DSB skal indregne samme lejepris i sit tilbud. Skal operatøren indsætte nyt materiel skal der være gode muligheder for at afskrive materiellet – enten gennem en lang kontrakt eller gennem ret til at overdrage efter kontraktperiodens ophør.

Ved vurderingen forud for valg af trafik til udbud indgår således, om der vil være vanskeligheder forbundet med at overdrage (udleje) materiel fra DSB til en ny operatør. Det vurderes om anskaffelse af nyt materiel kan være en del af konkurrencen mellem operatører i et konkret udbud. Endelig vurderes det, hvordan et eventuelt udbud vil påvirke det samlede materielbehov, både på den konkrete og på andre strækninger.

Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter

I forbindelse med drift har operatøren behov for adgang til at få vedligeholdt og klargjort sine tog, enten i form af egen adgang til værksteds- og klargøringsfaciliteter eller adgang til et marked, der på rimelige vilkår leverer disse ydelser.

Eftersom der på nuværende tidspunkt ikke er et egentligt marked med leverandører af vedligeholdelse eller klargøring i Danmark må det forudsættes, at der forud for udbud sikres mulighed for adgang til vedligeholdelse og klargøring for andre operatører end DSB. Mest enkelt er det, hvis der kan anvises vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter som operatøren kan få fuld råderet over, mens det i sagens natur er en komplicerende faktor, hvis faciliteter skal deles eller en ny operatør på anden vis bliver afhængig af DSB, uanset at dette kan håndteres gennem en velfunderet aftale- og kontraktstruktur.

Klargøring kræver anlæg i direkte tilknytning til de pågældende strækninger. Til de mindre eftersyn og reparationer er der behov for, at et værksted ligger tæt på den aktuelle trafik, mens de store eftersyn/revisioner og store reparationer er sjældnere og kan udføres i større afstand af trafikken.

Disse forhold er vurderet for hver enkelt af de udbudsrelevante strækninger, idet strækninger, hvor der er nem adgang til faciliteter, som den vindende operatør kan få fuld råderet over, vurderes som mest velegnede til udbud.

Afgrænsning af trafikken

På en række af de udbudsrelevante strækninger kan man efter et udbud komme i den situation, at der er mere end én operatør. Det skaber alt andet lige en mere kompliceret situation og behov for at fastlægge hvordan indtægtsdeling mellem operatørerne håndteres, og hvordan stationer som begge operatører betjener skal deles.

Trafikalt medfører flere operatører i sig selv ikke vanskeligere vilkår for trafikafviklingen, men som nævnt må det anbefales, at der under alle omstændigheder sker en videreudvikling af disponeringssystemer og forretningsgange mellem Banedanmark og operatørerne uanset, hvilken trafik som udbydes.

Alt andet lige er det nemmest at udbyde trafikken på strækninger, hvor den vindende operatør vil blive ene om betjeningen, idet antallet af grænseflader der skal afklares herved begrænses.

Indtægtsdeling

I forbindelse med udbud skal der fastlægges en model for indtægtsdeling, der er tilpasset den konkrete indtægtsstruktur. Modellen benyttet i Midt- og Vestjylland havde vægt på enkel administration og minimal tælleusikkerhed, men betyder til gengæld at indtægten ikke altid tilfalder den operatør, som transporterer passagereren. Ved kommende udbud kan der overvejes andre modeller, og der skal i den forbindelse tages højde for, hvor store indtægter der er behov for at dele. Det vurderes, at problemer med indtægtsdelingen ikke er et forhold, der i sig selv taler imod at udbyde strækninger med flere togsystemer (og dermed potentielt flere forskellige operatører). Men der kræves helt klare og fastlagte principper forud for tilbudsgivningen for at undgå usikkerhed hos den enkelte operatør (og dermed højere tilbud) og/eller forringelse af betjeningen, hvis der viser sig u hensigtsmæssige konsekvenser af de valgte løsninger.

Uanset hvordan indtægter deles, må det vurderes, at et udbud er mest attraktivt for operatørerne, hvis de ikke skal dele strækningerne med andre operatører. Hvis en operatør betjener sine strækninger alene har operatøren det bedste grundlag for at tilpasse sin trafik efter kundernes behov og høster alene gevinsten ved at levere og markedsføre et godt produkt på strækningen.

På denne baggrund er strækninger med mindst parallel betjening mellem flere operatører mest egnede til udbud.

Stationer

DSB ejer alle stationer på det statslige jernbanenet. I forbindelse med udbud skal rammerne for nye operatørers adgang til stationer og brug af stationernes faciliteter være klart fastlagt på forhånd. Ved udbudet i Midt- og Vestjylland blev fastlagt en model, hvor den vindende operatør lejer de nødvendige stationsfaciliteter på de stationer, operatøren er alene om at betjene, mens DSB fortsat betjener stationerne, hvor begge operatører er til stede.

Det stationsmæssige aspekt, der kan adskille de enkelte strækninger fra hinanden i forhold til udbudsegnethed, er antallet af stationer, hvor både DSB og den vindende operatør skal operere samtidig.

Uanset om disse fællesstationer drives af DSB eller en anden operatør, vil der være behov for, at den ene operatør sælger billetter for den anden operatør, medmindre der etableres separate billetsalg med forøgede omkostninger og forvirring hos kunderne til følge. Det kan skabe usikkerhed for operatørerne at være afhængige af, at den anden operatørs salgspersonale kompetent og loyalt varetager salgsopgaven for begge parter. Tilsvarende er der en potentiel risiko for forringet betjening af kunderne.

Billetsalget vil i fremtiden blive ændret, så det på de fleste stationer integreres med kiosksalg i butikker, som DSB betegner 'Kort & Godt'. I forbindelse med udbud skal det overvejes, hvordan billetsalg og kioskdirift skal håndteres.

Det forudsættes, at Banedanmark varetager trafikinformationen på stationerne, men begge operatører på en fælles station vil have behov for at yde supplerende information til kunderne i form af opslag, skilte og afgangstavler. På fællesstationer vil der være en vis usikkerhed for den operatør, der ikke driver stationen om, hvorvidt der er rimelig mulighed for at kommunikere med kunderne.

Ved udbudet af trafik i Midt- og Vestjylland har det været en u hensigtsmæssighed, at den nye operatør i flere tilfælde ikke har fået mulighed for at etablere velbeliggende opholdsfaciliteter til sit personale, hvilket er af stor betydning specielt for det kørende personale. Således mindskes attraktiviteten set fra personalets side og personaleforbruget øges pga. behov for længere pauser med stigende omkostninger til følge.

De nævnte forhold kan i vid udstrækning håndteres ved hjælp af detaljerede kontrakter, skriftlige bindende aftaler mellem parterne samt en god opfølgning og er således ikke i sig selv en hindring for et udbud. Men kompleksiteten ved et udbud stiger jo flere stationer som skal være fælles, og dette forhold indgår derfor i analyserne af de enkelte strækninger.

Takststruktur

I forbindelse med udbud adskiller de udbudsrelevante strækninger sig ved at takstkompetencen og takststrukturen er forskellig. I den forbindelse er der to forhold vedrørende hovedstadsområdet, som gør strækninger her lidt mindre egnede til udbud end strækninger andre steder. For det første, at operatøren her gennem lovgivningen er underlagt en anden parts (HUR) takstkompetence. I resten af landet er takstsamarbejdet frivilligt. For det andet modtager togoperatører i hovedstadsområdet en relativt lav indtægt pr. passagerkm. De nuværende regler giver således operatøren mindre incitament til at tiltrække passagerer og gør det dermed mindre attraktivt at udbyde togtrafik i hovedstadsområdet på en nettokontrakt. Introduktion af en ny og mere ensartet takststruktur over hele landet vil dog neutralisere disse forhold.

Nettokontrakter og bruttokontrakter

I forbindelse med udbud af togtrafik skelnes der mellem nettokontrakter og bruttokontrakter.

Ved nettokontrakter modtager operatøren billetindtægterne. Nettokontrakter er endvidere karakteriseret ved, at operatøren overlades ansvaret for planlægning og markedsføring og igennem dette markedsøkonomiske ansvar opnår de økonomiske gevinster. Den rene nettomodel er oftest kombineret med et fast offentligt tilskud til operatøren.

Ved bruttokontrakter modtager trafik køber den billetindtægt. Bruttokontrakter er karakteriseret ved, at trafik køber bevarer ansvaret for planlægning af trafikken og markedsføring af produktet. Operatøren skal leve op til de i kontrakten fastsatte specifikke krav mod en på forhånd aftalt pris.

Der kan herudover konstrueres en række mellemmodeller af aftaler, som varierer ud fra krav til kompetencefordeling i forhold til f.eks. takster, planlægning, markedsføring, materielvalg og incitamentsanvendelse såsom bod/bonus ift. kvalitet, incitament vedr. produktionen og fordeling af indtægter.

Organisering af udbud

Flere af de udbudsrelevante strækninger kan med fordel ses i sammenhæng med trafik, der udbydes eller drives af andre. Det drejer sig især om Øresundstrafikken, der drives sammen med Skånetrafikken, men er også relevant for flere af de øvrige strækninger, der støder op til baner, som drives i lokalt/regionalt regi.

Hvis sådanne strækninger skal udbydes i sammenhæng, skal der etableres de nødvendige tværorganisatoriske løsninger på trafik køberside. Der er ikke i sig selv forhold, som taler mod udbud af strækninger, der kræver samarbejde mellem flere udbudsmyndigheder, men i det omfang det er relevant, skal man være opmærksom på, at der skal være den nødvendige tid og vilje til at etablere et hensigtsmæssigt institutionelt set-up og koordinering. Alt andet lige er det naturligvis lettere at udbyde strækninger, hvor udbyderorganisationen er så enkel som mulig, dvs. hvor staten via Trafikstyrelsen er udbyder.

Tidsperspektiver

For visse af de undersøgte strækninger har det central betydning, hvornår et eventuelt udbud finder sted. Der kan være flere grunde til dette. Eventuelle anlægsarbejder kan betyde, at togtrafikken må afbrydes i kortere eller længere perioder til skade for en ny operatør. Mere væsentligt kan det i den sammenhæng være, hvis man på grund af nyanlæg eller andet ønsker at ændre grundlaget for betjeningen af en bestemt strækning. I den sammenhæng er det væsentligt at kende de fremtidige vilkår på en bestemt strækning, inden der udarbejdes et udbudsmateriale. Alternativt vil operatørerne ikke have et sikkert grundlag at afgive tilbud på, hvilket vil betyde, at der indarbejdes en risikopræmie med højere tilbud til følge, eller at staten ikke kan opnå den fulde gevinst af den forbedring et nyanlæg kan give mulighed for.

Materiel, samarbejde med andre myndigheder osv. har ligeledes indflydelse på tidsperspektiverne i forbindelse med udbud.

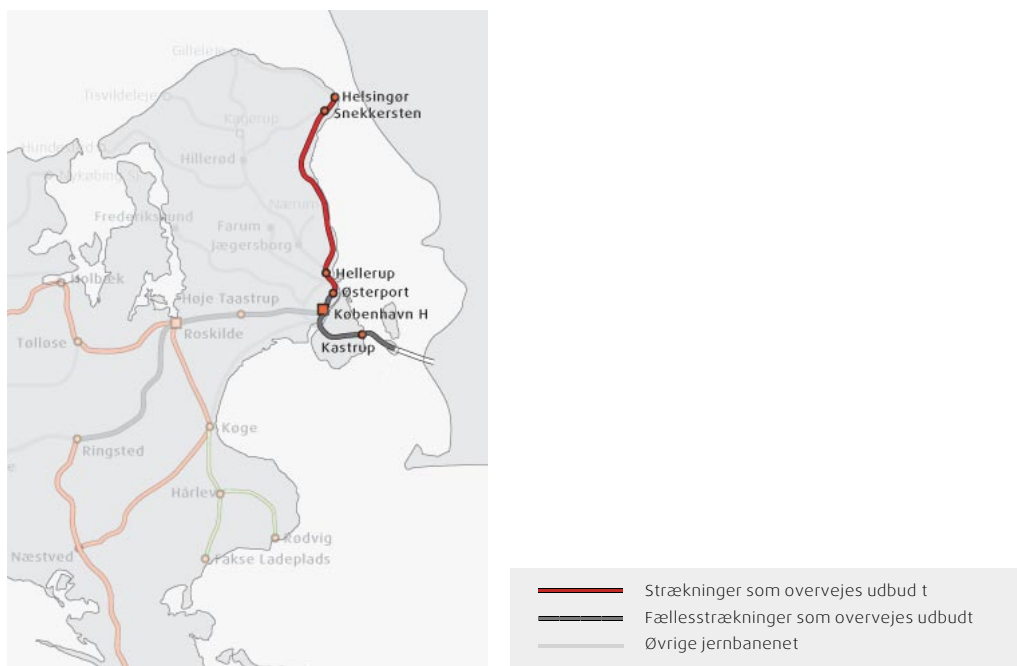
Samlet vurdering

I analysen af hver strækning er der afslutningsvis foretaget en samlet vurdering der for hver parameter vurderer om forholdene i den pågældende trafik taler for at vælge den til udbud, om forholdet er "neutralt" eller om forholdene taler imod at udbyde denne trafik. Vurderingen er relativ og er foretaget i forhold til de andre udbudsrelevante strækninger.

Trafikken på Kystbanen og over Øresund

Regionaltogssystemerne på Kystbanen og over Øresund består af trafikken mellem København og Helsingør, trafikken mellem København og Kastrup og regionaltrafikken over Øresund. DSB driver i dag den danske del af trafikken på kontrakt med Trafikministeriet. Den svenske del af trafikken drives af SJ på kontrakt med trafikmyndigheden Skånetrafiken.

Skånetrafiken udbyder den svenske del af trafikken med virkning fra juni 2007. Såfremt det besluttes at udbyde den danske del af Øresundstrafikken bør det ligeledes ske fra dette tidspunkt, da et udbud tidsmæssigt koordineret med det svenske vurderes at være klart mest hensigtsmæssigt.

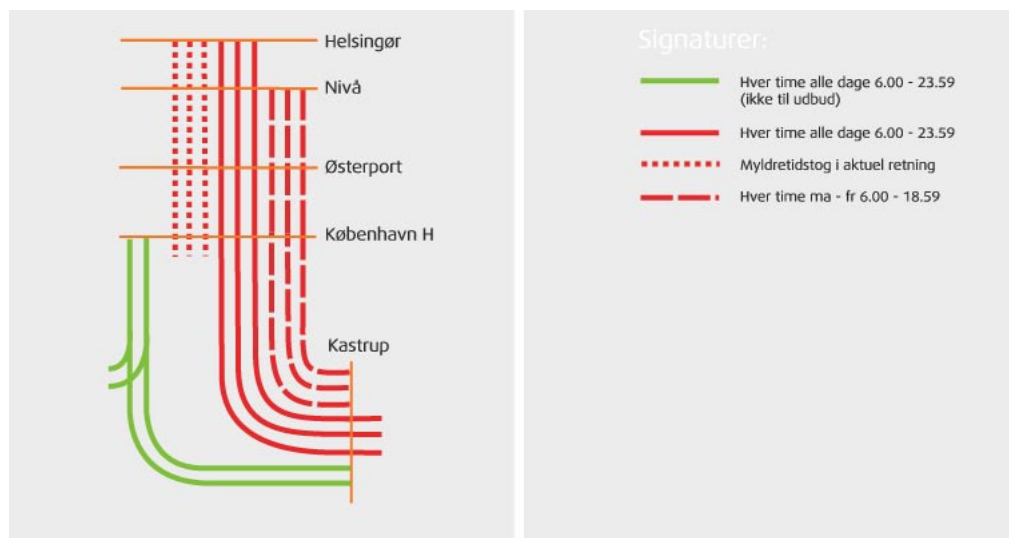


	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Kystbanen og danske del af Øresundstrafikken	4,4 mio. togkm	23%	400 mio. personkilometer	2007
Svenske del af Øresunds- trafikken	11 mio. togkm	-		2007

Transportomfang bygger på data fra 2002

Udbud af trafikken på Kystbanen og over Øresund	
Væsentlige fordele	Attraktiv udbudspakke - specielt ved fælles dansk-svensk udbud - med stort passagerpotentiale
	Stort besparelsespotentiale for staten ved fælles udbud pga. stor sammenhængende trafik
	Fælles udbud giver mulighed for en væsentlig forenkling af Øresundstrafikken og dermed forbedring af den trafikale kvalitet. Det undgås at separat svensk udbud komplicerer Øresundstrafikken i forhold til i dag
Væsentlige ulemper	Stort uddannelsesbehov for lokomotivførere
	Stort tidspres i forhold til indgåelse af dansk-svenske aftaler og udarbejdelse af udbudsmateriale
Løsninger/forudsætninger i forbindelse med udbud	Udbudet gennemføres som ét fælles udbud, hvor danske og svenske myndigheder i fællesskab udbyder hele trafikken
	En del af Helgoland værkstedet skal kunne overdrages til vindende operatør
	Håndtering af usikkerhed om fremtidige passagermængder og effekt af Citytunnelen i Malmø
	DSB og en række svenske län bevarer ejerskabet af Øresundstogsættene, som udlejes eller stilles til rådighed til den vindende operatør. Samtlige DSB's Øresundstogsæt udlejes
	Det forudsættes, at den offentlige lokomotivføreruddannelse etableres som planlagt. Væsentlige forsinkelser af denne kan underminere muligheden for at udbyde Øresundstrafikken med virkning fra 2007

Trafikale forhold



Forventet trafikering

DSB's trafikering fra 2006, jf. linediagram, er udgangspunkt for nedenstående analyser. Et eventuelt udbud omfatter 3 tog i timen Nivå-Kastrup og 3 tog i timen Helsingør-Malmø. Togene til Malmø vil fortsætte til forskellige destinationer i Sydsverige.

Det er principielt muligt at undlade at udbyde togene Nivå-Kastrup, hvilket materielmæssigt vil være mere enkelt, idet udbudet da kun vil omfatte Øresundstogsæt. Det vurderes imidlertid at være en større fordel, at én operatør har et entydigt ansvar for hele Kystbanen, hvilket opnås ved at udbyde al togtrafik på Kystbanen.

DSB kører i dag 3-5 tog pr. dag mellem København og Ystad (Bornholmertogene). Det vil være muligt at gennemføre et udbud af Øresundstrafikken både med og uden disse tog.

Supplerende myldretidsbetjening

Med DSB's planlagte trafikering forventes der at være op til 9 tog i timen på dele af Kystbanen i myldretidernes aktuelle retning. Af kapacitetsmæssige årsager må myldretidstogene bindes sammen med tog, der fortsætter ud på Sjælland, hvilket giver et relativt sårbart system. Eftersom det i en udbudssituation vil være hensigtsmæssigt, at trafikken på Kystbanen og over Øresund er helt afgrænset fra den øvrige Sjællandske regionaltrafik bortset fra strækningen Østerport-København H vil en ændring så Nivå-Kastrup systemet forlænges til Helsingør i myldretidene (i stedet for det supplerende myldretidssystem) være en god løsning for kunderne, som derved både får en bedre regularitet og en mere "ren" 10-minutters takt fra Helsingør. Der kan evt. suppleres med enkelte myldretidstog.

Materiel

Trafikken over Øresund køres med de særlige Øresundstogsæt, som er udviklet specielt til at kunne køre i både Danmark og Sverige, og som derfor er udrustet til kørsel på dansk og svensk strømsystem, dansk og svensk togkontrol samt det særlige systemskifte herimellem. Der er derfor ikke realistiske alternativer til disse Øresundstogsæt, og det forudsættes, at togsættene stilles til rådighed for den vindende operatør.

Trafikken Nivå-Kastrup og eventuel myldretidstrafik Helsingør-København kan i princippet betjenes med de fleste former for til rådighed værende materiel. Da strækningen Nivå-Kastrup er elektrificeret vil det dog være fordelagtigt at anvende elektrisk materiel, bl.a. af hensyn til miljøforholdene på Nørreport Station. Der er ikke tilstrækkeligt med Øresundstogsæt til at betjene begge togsystemer på Kystbanen, hvorfor Nivå-Kastrup må betjenes med andet materiel. De elektriske IR4-togsæt vil være oplagte. I princippet kan der i forbindelse med et udbud åbnes for, at en operatør indsætter eget elektrisk materiel, men det er dog ikke sandsynligt, at der vil kunne skaffes egnet materiel, som teknisk kan anvendes.

Materielbehov

Trafikstyrelsen har i samarbejde med Skånetrafikken udarbejdet analyser for antallet af passagerer mellem København og Malmø. På baggrund af bl.a. den hidtidige udvikling siden Øresundsbroens åbning, den forventede integration i Øresundsregionen og effekten af åbningen af Citytunnelen i Malmø forventes en betydelig passagerudvikling i Øresundstrafikken, hvilket har betydning for materielbehovet. Der skønnes en fordobling af det nuværende passagertal over Øresund i løbet af de næste 10 år. Der kan således uafhængigt af et udbud opstå behov for at anskaffe supplerende materiel i løbet af kontraktperioden – eventuelt af en anden type end Øresundstogene med henblik på særlige myldretidstog.

Der er tilstrækkeligt IR4-togsæt til at trafikken Nivå-Kastrup kan drives udelukkende med disse. Der skønnes at skulle anvendes 16-17 IR4 togsæt i alt inklusiv reserve til denne trafik.

Integration mellem dansk- og svenskejede togsæt

Ejerskabet for den samlede mængde Øresundstogsæt er opdelt på flere aktører, hvilket ses af Tabel 3.

Tabel 3: Ejerskabet af Øresundstogsæt

Ejer	Antal
DSB	24
SJ	7
Skånetrafiken	32
BlekingeTrafiken	4
Hallandstrafiken	3
Länstrafiken Kronoberg	1
I alt	71

I Sverige er Øresundstogsættene ejet af Skånetrafiken, tre andre län, og SJ. Ved et fælles udbud skal der etableres udlejeordninger, og der skal derfor i et samarbejde mellem materielejerne udformes en standardiseret lejekontrakt. For at undgå unødigt kompleksitet for en ny operatør er der behov for, at der gælder samme regler for eksempelvis vedligeholdelse og eftersyn af alle togsæt. Det vurderes dog muligt at opnå enighed herom mellem ejerne. Det må påregnes at lejepriserne vil blive forskellige pga. forskel i oprindelige købspriser.

Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter

Både Øresundstogsæt (såvel danske som svenske) og IR4-togsæt vedligeholdes i dag af DSB på værkstedet Helgoland, som er beliggende nord for Østerport. Helgoland består af to haller, som begge kan håndtere både Øresundstogsæt og IR4-togsæt. En deling af Helgoland vil sandsynligvis kræve en begrænset justering af de nuværende forhold, og vil således påvirke både DSB og en eventuel ny operatør økonomisk.

Den vindende operatør vil være pålagt ansvaret for vedligeholdelse af Øresundstogsættene og de IR4-togsæt, som operatøren anvender. Det skal derfor sikres, at operatøren har værkstedsfaciliteter til rådighed. Det forudsættes, at den ene af de to haller på Helgoland stilles til rådighed for en ny operatør, så operatøren kan håndtere vedligeholdelsen. I forbindelse med et udbud skal der gennemføres en nærmere analyse af, om DSB mod betaling fortsat skal stå for de mest omfattende eftersyn/reparationer af Øresundstogene og/eller IR4-togene.

Der vil også være mulighed for at vedligeholde Øresundstogsættene i Sverige eller eventuelt et andet sted i Danmark. I Sverige er ejerskabet af værkstederne placeret i selskabet Jernhusen AB. Vedligeholdelsesopgaverne varetages i de fleste tilfælde af selskabet Euromaint AB, som lejer værkstederne af Jernhusen. Euromaint kan ikke pålægges at stå for vedligeholdelse, men det kan ikke udelukkes, at de – eller et andet dansk eller svensk selskab – kan tilvejebringe en billigere løsning end værkstedet Helgoland. Da der ikke kan garanteres et tilfredsstillende alternativ, er der imidlertid behov for at give potentielle bydere garanti for, at der vil være værkstedsfaciliteter til rådighed.

Adgang til klargørings- og servicefaciliteter

I dag klargøres Øresundstogsæt og IR4 togsæt i Danmark især ved Helgoland og i mindre udstrækning i Helsingør og Kastrup.

I fremtiden vil det være en fordel at placere hovedparten af klargøringsopgaverne for Øresundstogene i Helsingør uanset om trafikken udbydes, hvorfor det er relevant, at faciliteterne der udbygges.

IR4 tog Nivå-Kastrup kan klargøres i Helsingør eller Kastrup. For en ny operatør vil det være en fordel at kunne udnytte Helsingør til klargøring, da Klargøringscenter Kastrup vil skulle deles med DSB. Det vil dog være muligt at etablere rimelige vilkår for både DSB og en ny operatør for anvendelse af klargøringsfaciliteterne i Kastrup, såfremt der gennemføres en mindre ombygning.

Der vil også i en vis udstrækning være mulighed for at klargøre IR4-togsæt og Øresundstogsæt ved Helgoland/Østerport, men anvendelse af faciliteterne her vanskeliggøres af, at det vil være vanskeligt at op- og nedformere Kystbane- og Øresundstog på Østerport station

Attraktivitet for tilbudsgivere

Et udbud af trafikken på kystbanen og over Øresund vurderes at være bemærkelsesværdigt i international sammenhæng og særdeles attraktivt for større og internationalt orienterede operatørselskaber.

Der er - især ved et udbud der omfatter både den danske og svenske del af trafikken - tale om en stor trafikmængde med høj frekvens og mange passagerer. Der vurderes at være et betydeligt potentiale for passagervækst.

Der vil dog ikke være mange frihedsgrader i et udbud af trafikken på Kystbanen og over Øresund - materiellet vil ligge fast og der vil højst være få frihedsgrader i forhold til køreplanerne.

Besparelsespotentiale for staten

Øresundstrafikken og trafikken på Kystbanen udgør et stort sammenhængende og relativt velafgrænset togsystem. Hvis udbudet håndteres hensigtsmæssigt og på forhånd minimerer operatørernes koordineringsopgave i forhold til anden trafik i Sverige og/eller Danmark vurderes der at være et væsentligt besparelsespotentiale ved at konkurrenceudsætte trafikken gennem udbud.

Personale

Frem til 2007 stiller tre virksomheder personale til rådighed for Øresundstrafikken: På dansk side er både lokomotivførere og togpersonale ansat hos DSB. På svensk side er lokomotivførere ansat hos SJ, mens togpersonalet er ansat hos firmaet Kvalitetskontroll AB, som udfører opgaven på separat kontrakt med Skånetrafiken. DSB har i foråret 2004 vundet denne opgave og fra november 2004 er det således også DSB, der står for togpersonalet i de svenske Øresundstog.

Alle lokomotivførere, som kører i Øresundstrafikken, har en tillægsuddannelse, der kvalificerer dem til at køre tog på de relevante strækninger i nabolandet. I praksis skiftes i dag lokomotivførere på København H og Malmø C, således at der nord for København H kun kører danske lokomotivførere og nord og øst for Malmø C kun kører svenske lokomotivførere. Ved et

fælles udbud kan der være mulighed for at gøre anvendelsen af lokomotivførere mere fleksibel (og billigere) ved bl.a. at lade lokomotivførere fra det andet land køre udover København H og Malmø C.

Af Tabel 4 fremgår antallet af lokomotivførere tilknyttet depoterne i Helsingør og København, som er de to depoter på dansk side, der betjener Øresundstrafikken og Kystbanen (det skal bemærkes at antallet af lokomotivførere også omfatter betjening af andre strækninger). Behovet for lokomotivførere til Øresundstrafikken er ganske stort samtidigt med, at de nuværende lokomotivførere på strækningerne i vid udstrækning vil have let adgang til fortsat beskæftigelse i DSB. Som udgangspunkt må der derfor forventes en begrænset overgang af lokomotivførere til en ny operatør. Det kan dog være en fordel, at lokomotivførerne er nødt til at overgå til en ny operatør for fortsat at have mulighed for at udnytte deres videreuddannelse til kørsel i Sverige.

Det ses ligeledes af Tabel 4, at i gennemsnit 26% af lokomotivførerne på de relevante depoter vil afgå fra tjeneste pga. alder indenfor de nærmeste 5-10 år under antagelse af, at pensionsalderen er 60-65 år.

Skal antallet af lokomotivførere svare til behovet fra 2006, skønnes det, at der skal uddannes 70-80 nye lokomotivførere hvis en anden operatør end DSB vinder et udbud.

Tabel 4: Antal lokomotivførere på de relevante depoter opdelt på overenskomstsansatte og tjenestemænd samt aldersmæssig fordeling

	Antal overenskomstsansatte	Antal tjenestemænd	I alt	Antal 55-59 år	Antal over 60 år	Andel over 55
Helsingør	0	68	68	17	1	26%
København	24	295	319	67	16	26%
I alt	24	363	387	84	17	26%

Ved udbud vil der være behov for, at lokomotivførere kan uddannes til at køre i Øresundstrafikken i umiddelbar forlængelse af den ordinære uddannelse. I dag kræver DSB og SJ 2 års erfaring.

Lokomotivførernes arbejdsvilkår, uddannelseskraav mv. har traditionelt været aftalt med de faglige organisationer og ændringer heri kræver derfor forhandlinger. Ved beslutning om udbud skal der igangsættes arbejde om vilkår for lokomotivførere der kører over Øresund bl.a. med henblik på at fastlægge, hvordan den supplerende Øresundsuddannelse kan integreres i den kommende offentlige lokomotivføreruddannelse.

Det forudsættes, at den offentlige lokomotivføreruddannelse etableres som planlagt. Væsentlige forsinkelser af denne kan underminere muligheden for at udbyde Øresundstrafikken med virkning fra 2007.

Afgrænsning af trafikken

Trafikken på Kystbanen og over Øresund er velafgrænset, idet trafikken mellem Østerport og Helsingør, som udgør størstedelen af strækningen, kun betjenes af én operatør. Dette gør trafikken velegnet til udbud. Kun på den kortere strækning mellem Østerport og Øresund vil der efter et udbud være parallelkørsel.

Stationer

Ved udbud af trafikken på Kystbanen og Øresund vil den vindende operatør få en relativt omfattende opgave med drift af stationer. Det fremgår af Tabel 5, at der i alt er tale om 17 stationer, hvoraf 14 stationer er større stationer med betjent salg (Kort & Godt butikker eller separat billetsalg).

Tabel 5: Faciliteter og betjening af stationer omfattet af Øresundstrafikken

Station	Betjenes af	Faciliteter
Helsingør	<u>Vindende operatør</u> , Hornbækbanen, Lille Nord	Kort & Godt
Snekkersten	<u>Vindende operatør</u> , Lille Nord	Kort & Godt
Espergærde	Vindende operatør	Kort & Godt
Humblebæk	Vindende operatør	Kort & Godt
Nivå	Vindende operatør	Kort & Godt
Kokkedal	Vindende operatør	Kort & Godt
Rungsted Kyst	Vindende operatør	Kort & Godt
Vedbæk	Vindende operatør	Kun billetautomat
Skodsborg	Vindende operatør	Kun billetautomat
Klampenborg	DSB S-tog, <u>Vindende operatør</u>	Kort & Godt
Hellerup	<u>DSB S-tog</u> , Vindende operatør	Kort & Godt
Østerport	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Kort & Godt
Nørreport	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
København H	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
Ørestad	*	Kun billetautomat
Tårnby	*	Kort & Godt
Kastrup	<u>Vindende operatør</u> , DSB	Billetsalg

Ved flere operatører er størstbrugerens understreget.

* i forbindelse med et udbud skal det nærmere afklares, hvorledes disse stationer skal betjenes.

Fire af fællesstationerne er passagermæssigt meget betydningsfulde: Østerport, Nørreport, København H og Kastrup. En ny operatør bliver dermed ganske afhængig af, at samarbejdet med DSB om distribution af operatørens billetter og øvrige stationsrelaterede opgaver fungerer tilfredsstillende.

Takststruktur

Kun hvis trafikken udbydes på en nettokontrakt har takst- og billetforhold på strækningerne betydning for udbudet.

Kystbanen og Øresundstrafikken er udover de internt svenske forhold omfattet af dels takstsystemet i hovedstadsområdet og dels det særlige takstsystem for rejser over Øresund.

Billetforhold i hovedstadsområdet

På strækningen Helsingør-Kastrup gælder HUR's takstsystem. I dette takstsystem er det en ulempe i forhold til et kommende udbud baseret på nettoprincippet, at der vil være en relativt lav gennemsnitlig indtægt pr. passagerkm, hvilket forringer operatørens incitamenter for at øge passagertallet.

Billetforhold ved rejser over Øresund

Rejser over Øresund foregår i et særligt Øresundstakstsystem, som omfatter hovedstadsområdet og Skåne. Takstsystemet inddeler hovedstadsområdet og Skåne i relativt store zoner, og billetprisen er opbygget som summen af en HUR-prisandel, en Skånetrafiken-prisandel og en prisandel for rejsen over selve Øresund. Billetter til rejser over Øresund gælder ligeledes til rejser med øvrige transportmidler indenfor de pågældende zoner i hovedstadsområdet og Skåne. Øresundstakstsystemet er koblet på billetautomater på stationer i Danmark og Skåne. For rejser mellem Hovedstadsområdet og andre svenske områder end Skåne anvendes andre billetsystemer.

Elektroniske rejsekort

Det planlægges både i hovedstadsområdet og i Skåne at indføre elektroniske rejsekort som erstatning for de nuværende papirbaserede billetsystemer. Det er dog endnu uklart, hvornår rejsekortet kan introduceres.

Det elektroniske rejsekort vurderes generelt at være en fordel for såvel operatører som passagerer, men udgør dog en vis ulempe i forhold til et udbud i 2007 baseret på en nettokontrakt, fordi det næppe vil være muligt at klargøre de præcise konsekvenser for en kommende operatør.

Organisering af udbud

Udbud af Øresundstrafikken indebærer, at der opnås enighed mellem de danske og svenske myndigheder om håndteringen af et udbud.

Det er lagt til grund for denne analyse, at et udbud af Øresundstrafikken vil basere sig på ét fælles udbud, hvor der således kun er én kontrakt mellem trafik køberne og den valgte operatør. Uanset at Øresundstrafikken omfatter flere län i Sverige udover Skåne forventes det, at Skånetrafikken står for den svenske del af udbudet på vegne af de øvrige svenske parter.

Som alternativ til et fælles udbud kan overvejes en model, hvor den danske og svenske del af Øresundstrafikken udbydes som to separate, men tidsmæssigt koordinerede pakker. Det er imidlertid vurderingen, at den bedste løsning vil være et fælles udbud, da der ved separate udbud vil være potentiale for konflikt mellem de to vindende operatører. Et sådant udbud vil medføre markant mindre klarhed og forudsigelighed for tilbudsgiverne, og skønnes at give højere samlede omkostninger og sværere vilkår for at levere en god trafikal kvalitet.

Et fælles udbud vil medføre at ansvaret for at sikre den fornødne sammenhæng og det fornødne aftalegrundlag for trafikken over Øresund påhviler trafik køberne.

Samarbejde mellem trafik køberne

Forud for et fælles udbud skal der være fastlagt et grundlag for samarbejdet mellem Trafikstyrelsen som den danske udbyder og Skånetrafiken som den svenske udbyder. Der skal således fastlægges en række forhold om organiseringen af udbudet, den efterfølgende evaluering af tilbud og kontrakt opfølgning i forhold til den vindende operatør. Dertil kommer behovet for enighed om en række principper for kontrakten.

Trafikstyrelsen har siden medio 2003 drøftet rammerne for den fremtidige Øresunds- trafik med Skånetrafiken. Der er enighed om en lang række forudsætninger om sammensætning af trafikken, rammerne for et eventuelt udbud mv. Der er ligeledes enighed om, at der organisatorisk må tages udgangspunkt i et partnerskab, hvor de formelle rammer er fastlagt i relativt omfattende praktiske og juridiske aftaler.

En partnerskabsmodel muliggør en fleksibel håndtering af de opgaver, der er forbundet med at varetage et udbud. Partnerskabet kan opbygges omkring medarbejdere, som helt eller næsten helt er dedikeret til denne udbudsopgave. Derudover kan ressourcepersoner fra Trafikstyrelsen og Skånetrafiken inddrages på specifikke områder og/eller på ad hoc basis. Det vil være naturligt, at partnerskabet ledes af en styregruppe med deltagelse af Trafikstyrelsen og Skånetrafiken.

Partnerskabet kan i en vis udstrækning gives en selvstændig identitet, som bl.a. kan anvendes til at sikre, at det er partnerskabet, der varetager den løbende kontakt til operatøren. Der kræves bagvedliggende aftaler der fastlægger, hvilke beslutninger som træffes af partnerskabets organisation, hvilke som forelægges partnerskabets styregruppe, og hvilke som forelægges de bagvedliggende organisationer (Trafikstyrelsen/Skånetrafiken og i visse tilfælde Trafikministeriet/Region Skåne).

Udbudsform, kontraktelementer mv.

Praksis vedrørende kontrakter om offentlig togtrafik er vidt forskellig i Danmark og Sverige. DSB's opgaver i relation til Øresundstrafikken indbefatter drift, vedligeholdelse og ejerskab af materiel, takstfastsættelse for trafikdelen over selve Øresund, fastlæggelse af forretningsbetingelser, trafikomfang og standsningsmønstre, lokomotivførere og togpersonale mm.

De svenske trafik købere varetager langt flere opgaver end den danske. Således ejes materiellet hovedsageligt af de svenske län, som endvidere fastlægger køreplaner, takstsystemer, forretningsbetingelser mv. SJ er operatør (trafikudøver) for trafikken med Øresundstog og har i den forbindelse ansvaret for togenes vedligeholdelse (i vid udstrækning på kontrakt overdraget til DSB) og for lokomotivførerne.

I princippet er det muligt at indrette et udbudsmateriale, så der gælder forskellige regelsæt på forskellige strækninger. Det er således muligt at videreføre de nugældende kontraktprincipper, så der i Danmark køres efter en nettokontrakt og i Sverige efter en bruttokontrakt. Tilsvarende vil der kunne etableres et system, så eksempelvis togpersonalet i nogle tog er ansat af operatøren og i andre af et selskab med en separat kontrakt med Skånetrafiken.

Imidlertid må det erkendes, at i jo højere grad der indføres separate regler for dele af et samlet system, desto mere kompliceret bliver et udbud og gennemsigtigheden for byderne mindskes med en højere pris til følge.

Det skal derfor overvejes i hvilken udstrækning, der kan sikres ensartede gennemgående principper for et fælles udbud. Et centralt spørgsmål i den forbindelse er, om man fra dansk side skal fraviges det normale princip om udbud af nettokontrakter.

Strækningerne som udgør den danske del Øresundstrafikken kan karakteriseres som anført i Tabel 6.

Tabel 6: Karakteristik af delstrækninger i Øresundstrafikken

Kystbanen (Helsingør-København H)	Kastrupbanen (København H-Kastrup)	Kyst-til-kyst forbindelsen (København H/Kastrup-Malmø)
Ingen selvstændig takstkompetence	Ingen selvstændig takstkompetence	Mulighed for selvstændig takstkompetence, men kun begrænset frihed til stigning/ændringer som forudsætter enighed med Skånetrafikken
Ingen væsentlig frihed til køreplanlægning (måske begrænset frihed til at planlægge myldretidstog)	Ingen væsentlig frihed til køreplanlægning	Ingen væsentlig frihed til køreplanlægning (måske begrænset frihed til at planlægge myldretidstog)
Betydelige passagerindtægter og potentiale for yderligere indtægter	Betydelige passagerindtægter og potentiale for yderligere indtægter	Store passagerindtægter og forventning om yderligere stor stigning
	Usikkerhed om fremtidige indtægter som følge af især konkurrence fra metroens 3. etape	Stor usikkerhed om fremtidigt indtægtsniveau, som i høj grad vil afhænge af effekten af Citytunnelen, fremtidig dansk/svensk integration, politiske beslutninger af betydning for integration og konkurrence, herunder takstmæssigt, fra vejforbindelsen over Øresund.

Da der kun er få frihedsgrader på Kystbanen og den danske del af Øresundstrafikken for en operatør til at udnytte en nettokontrakt, vurderes det vanskeligt at kunne udbyde en sådan. Den betydelige usikkerhed om fremtidige indtægter vil givet medføre, at en ny operatør vil påregne sig en væsentlig risikopræmie. En model til håndtering af dette problem kunne være, at udbyderen påtager sig at begrænse byderens risiko ved at give mulighed for genforhandling eller delvis kompensation, hvis passagerprognoserne ikke opfyldes, eller hvis der træffes bestemte for operatøren ufordelagtige politiske beslutninger.

Det lægges derfor til grund, at også den danske del af Øresundstrafikken må baseres på en bruttokontrakt suppleret med en gearret bonusmodel sat i forhold til passager-tallet (bonus pr. passager skal være højere for den sidste passager end for den første), hvormed sikres, at operatøren har et incitament til at tiltrække passagerer og i det hele taget at sikre en god kvalitet i trafikken.

Efter beslutning om udbud af trafikken på Kystbanen og over Øresund kan det analyseres nærmere om delstrækningen Helsingør-København eventuelt skal baseres på netto-princippet.

Ved valg af bruttokontrakt som det bærende princip i også den danske del af Øresundstrafikken sikres en rimelig ensartethed i et fælles udbud, uanset at der fortsat kan vise sig behov for landespecifikke udbudsbetingelser på en række punkter.

Tidsperspektiver

Som anført er det givet, at et udbud skal finde sted med driftsstart medio juni 2007, hvilket indebærer et betydeligt tidspres i forhold til at etablere de nødvendige aftaler mellem de danske og svenske myndigheder og at udarbejde udbudsmateriale - udbudsmaterialet skal være klart i januar 2005. Dette må opfattes som en ulempe ved et udbud af Øresundstrafikken, fordi et tidspres kan have betydning for kvaliteten af et udbud.

Samlet vurdering

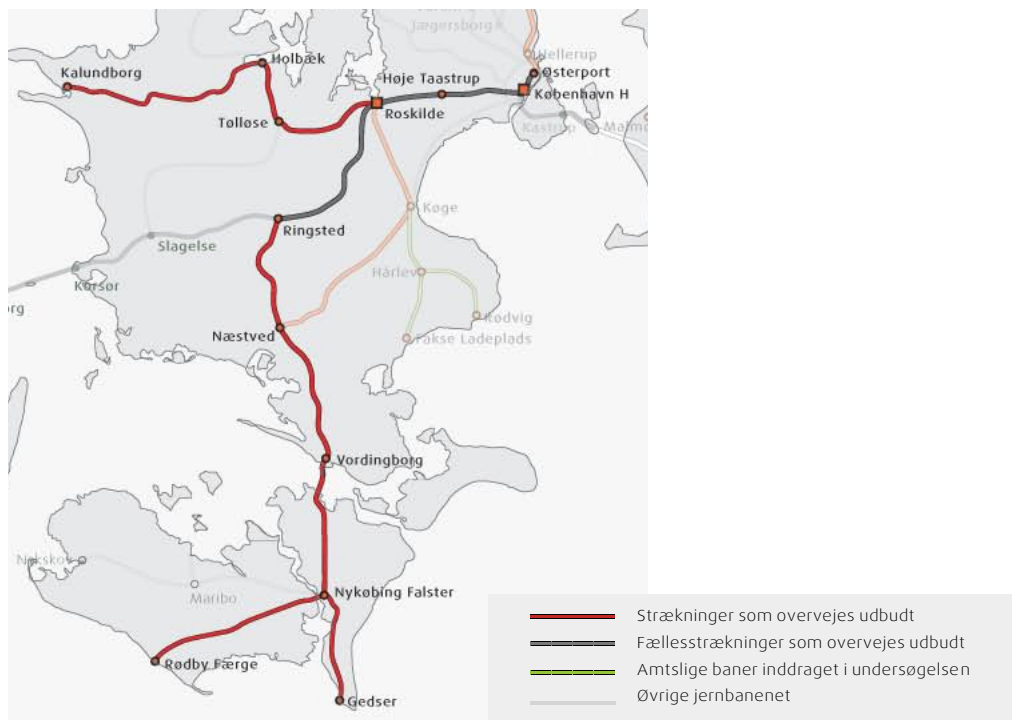
Tabel 7: Forhold som taler for og imod valg af trafikken på Kystbanen og over Øresund til udbud

	Før valg til udbud	Neutralt	Imod valg til udbud	Bemærkninger
Attraktivitet for tilbudsgivere	X			Stort passagerpotentiale Stor udbudsstørrelse, specielt ved fælles dansk-svensk udbud
Besparelsespotentiale for staten	X			Stort besparelsespotentiale ved et fælles udbud pga. stor sammenhængende trafik
Personale			X	Mange nye lokomotivførere vil skulle uddannes. Uafklarede forhold omkring tilpasning af Øresundsuddannelse til ny offentlig uddannelse
Materiel		X		Øresundsmateriel stilles til rådighed
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter		X		Deling af Helgoland Vis mulighed for konkurrence om vedligeholdelse udført i Danmark og Sverige Ændringer af faciliteterne i Helsingør og Kastrup
Afgrænsning af trafik		X		Trafikalt velafgrænset Indtægtsdeling Østerport-Kastrup Fire store fællesstationer
Takststruktur		X		Flere forskellige takstsystemer er involveret, men det vurderes ikke at have afgørende betydning
Organisering af udbud		X		Fælles organisation mellem svenske og danske myndigheder skal etableres Mulighed for væsentlig forenkling af Øresundstrafikken og dermed forbedring af den trafikale kvalitet
Tidsperspektiver			X	Udbudstidspunktet ligger fast: Stort tidspres i forhold til indgåelse af dansk-svenske aftaler og udarbejdelse af udbudsmateriale

Trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen samt regionaltrafikken København-Ringsted

Regionaltrafikken på Nordvestbanen er trafikken på strækningen Østerport - København H - Roskilde - Holbæk - Kalundborg, mens regionaltrafikken på Sydbanen er trafikken på strækningen Østerport - København H - Roskilde - Ringsted - Næstved - Nykøbing F - Rødby/Gedser. Regionaltrafikken København - Ringsted omfatter lokale tog mellem København H og henholdsvis Roskilde og Ringsted.

Trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen kan udbydes samlet eller hver for sig. De følgende vurderinger omfatter derfor begge strækninger samlet og hver for sig. Regionaltrafikken mellem København H og Roskilde/Ringsted (Vestbanen) vurderes ikke relevant at udbyde separat, men vil kunne udbydes sammen med Sydbanen. Vestbanen behandles i slutningen af dette afsnit.



	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Nordvestbanen	3,4 mio. togkm	18%	230 mio. personkilometer	2009-2014
Sydbanen	5,1 mio. togkm	27%	350 mio. personkilometer	2009-2014
Regionaltrafikken København-Ringsted	1,2 mio. togkm	6%	20 mio. personkilometer *	2009-2014

Transportomfang bygger på data fra 2002

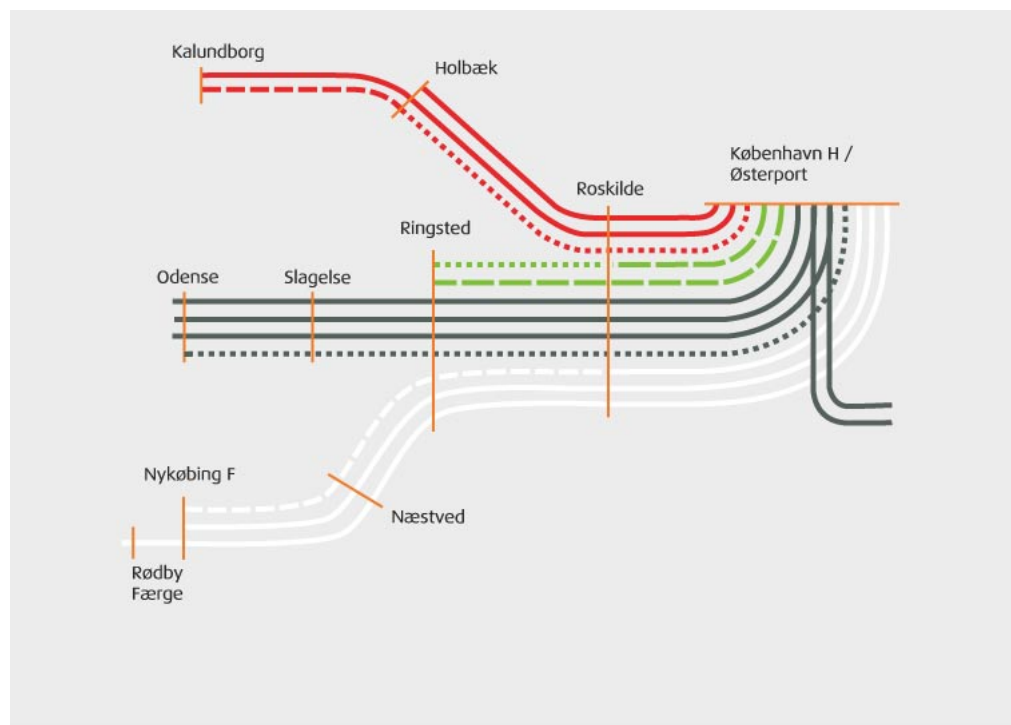
* Ekskl. passagerer i togsystemer, som idag fortsætter vest for Ringsted

Udbud af trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen	
Væsentlige fordele	Attraktiv størrelse af udbud specielt ved udbud af trafikken på begge strækninger
	Væsentligt besparelsespotentiale for staten
Væsentlige ulemper	Stort uddannelsesbehov for lokomotivførere
	Ikke tilstrækkelige og velegnede vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter
Løsninger/forudsætninger i forbindelse med udbud	Udbygning af vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter på Sjælland nødvendigt

Trafikale forhold

Forventet trafikering

DSB's trafikering fra 2006 ligger til grund for analyserne, jf. linediagram.



Signaturer:

	Hver time alle dage 6.00 - 23.59 muligt udbud Nordvestbanen		Myldretidstog i aktuel retning muligt udbud Nordvestbanen
	Hver time alle dage 6.00 - 23.59 muligt udbud Sydbanen		Myldretidstog i aktuel retning muligt udbud Sydbanen
	Hver time alle dage 6.00 - 23.59 ikke til udbud		Myldretidstog i aktuel retning ikke til udbud
	Hver time ma - fr 6.00 - 18.59 muligt udbud Nordvestbanen		Myldretidstog ma-fr muligt udbud Vestbanen
	Hver time ma - fr 6.00 - 18.59 muligt udbud Vestbanen		

Fremtidig ændret trafikering

På udbudstidspunktet kan der være udført mindre kapacitetsforbedringer vest for København. Hermed bliver det muligt enten at køre to ekstra persontog pr time, et ekstra godstog pr time eller forbedre regulariteten, dette er ikke indregnet i analyserne. Beslutning om gennemførelse af projektet forventes taget ved udgangen af 2005.

På tilsvarende vis er der ikke indregnet en fremtidig beslutning om etablering af dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen, som kan anvendes til en kombination af flere tog, kortere rejsetid og forbedret regularitet. På nuværende tidspunkt forventes der tidligst truffet beslutning om evt. realisering i 2007.

En eventuel opgradering mellem Ringsted og Nykøbing F, som vil øge hastigheden og dermed formentlig forkorte rejsetiden, er ligeledes ikke indregnet og det samme gælder etablering af en Fehmern bælt forbindelse med tilhørende landanlæg.

Samspil med anden togtrafik

Grundlag for etablering af et fælles udbud mellem trafikken på Lollandsbanen og Sydbanen samt mellem de Vestsjællandske lokalbaner og Nordvestbanen er blevet vurderet, men der er dog næppe grundlag for trafikal eller materielmæssig integration med de lokale baner. Den eventuelle mulighed for fælles udbud med de lokale baner bør ikke have betydning for, om det besluttes at udbyde Nordvestbanen eller Sydbanen, men i tilfælde af udbud af den sjællandske regionaltrafik kan muligheden undersøges nærmere.

Materiel

Der tages udgangspunkt i, at såvel Nordvestbanen som Sydbanen skal betjenes med IC3-materiel.

DSB planlægger at ombygge IC3-materiellet til regionaltogdrift for knapt 700 mio. kr. Dermed forlænges IC3-togenes levetid, så de vil kunne anvendes i hele udbudsperioden, uanset hvornår udbudet i perioden 2005-2014 finder sted.

Tidspunktet for fuld rådighed over IC3-togsættene til regionaltogskørsel er endnu usikkert på grund af forsinkelserne med levering og idriftsættelse af nye IC4-togsæt, som skal frigøre IC3-togsættene til regionaltrafikken. DSB forventer, at alle IC4-togsæt vil være i drift i 2006.

Muligheden for at en eventuel ny operatør kan anskaffe nyt materiel bør dog ikke udelukkes på nuværende tidspunkt. Det har ikke afgørende betydning for, hvorvidt trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen bør udbydes, men vil tilføre udbudet større attraktivitet i form af frihedsgrader for operatøren.

Materielbehov

På baggrund af trafikmængder fra 2001 og det nuværende antal siddepladser pr. IC3-togsæt er togsætbehovet for Nordvest- og Sydbanen vurderet.

Køres Nordvestbanen og Sydbanen hver for sig, vurderes behovet således at være 76-86 togsæt, mens en samlet betjening med én operatør vurderes at give et behov for 72-83 togsæt. Hertil kommer 2-4 togsæt til den internationale trafik Rødby-Hamburg. Det har generelt en effektiviserende effekt at kombinere mindre trafiksystemer til større systemer med mulighed for fælles materielomløb, så udfra en økonomisk betragtning vil det være en fordel, at de to baner drives og udbydes samlet, idet det forventes, at der vil kunne spares 3-4 togsæt.

DSB råder i dag over 96 IC3-togsæt. Der vil således være materiel nok til at betjene både Nordvestbanen og Sydbanen, såvel hver for sig som i integreret drift.

Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter

DSB's vedligeholdelse af IC3 materiel foregår i dag på et særligt indrettet værksted i Århus. Værkstedet i Århus vil kunne benyttes af en ny operatør til store eftersyn/revisioner og store reparationer enten ved at benyttelsen af værkstedet foregår integreret mellem brugerne eller ved at det opdeles.

Der er ikke umiddelbart mulighed for adgang til et egnet værksted i tilknytning til strækningerne, og det forventes derfor, at det fortsat vil være nødvendigt at benytte værkstedet i Århus, til trods for den betydelige og omkostningskrævende tomkørsel det vil medføre.

Der er i dag mindre værkstedsfaciliteter i forbindelse med klargøringscentrene i København og Kastrup og et lokomotivværksted på Godsbanegården i København, men kun klargøringscenter København synes umiddelbart egnet. I tilknytning til Vestsjællands lokalbaner forefindes værkstedsfaciliteter i Holbæk, som evt. vil kunne varetage en vis vedligeholdelse. Det er dog vigtigt at bemærke, at DSB vil være i samme situation hvad angår værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter, når IC3-materiellet skal køre regionaltogtrafikken på Sjælland.

Det vil sandsynligvis være muligt at etablere faciliteter i Kalundborg og Nykøbing F, så mindre reparationer og eftersyn kan foretages der i passende tilknytning til strækningerne. Omkostningerne dertil vil sandsynligvis skulle afholdes uanset om trafikken udbygdes.

Adgang til klargørings- og servicefaciliteter

Med benyttelse af IC3-togsæt på Nordvestbanen og Sydbanen vil behovet for klargøringsfaciliteter ændres fra dagens situation - det samme gælder for DSB i det øjeblik størstedelen af regionaltrafikken på Sjælland køres med IC3-togsæt.

Klargøring i forbindelse med kørsel på Nordvestbanen vil kunne ske delvist i Kalundborg, måske med behov for en udvidelse af anlægget. Anlægget i Nykøbing F vil kunne anvendes til klargøring af togene på Sydbanen - også her må udbygning påregnes.

I Københavnsområdet har DSB hidtil udført klargøringen af IC3 i Klargøringscenter Kastrup og i mindre omfang i Klargøringscenter København. Klargøringscenter København bør kunne stilles til rådighed for en ny operatør af Nordvestbanen og/eller Sydbanen, men da togene på Nordvestbanen og Sydbanen skal udgå fra Østerport, kan overførsel af materiel mellem klargøringscenteret og Østerport i dagtimerne støde imod kapacitetsbegrænsninger på denne strækning. Fordelen ved anvendelse af Klargøringscenter København er, at en ny operatør vil kunne være alene om centeret, idet DSB's aktiviteter vurderes at kunne placeres andre steder. Som alternativ til Klargøringscenter København kan udnyttelse af klargøringsfaciliteter ved Helgoland være en mulighed, hvor beliggenheden er bedre for trafikken. Det vil dog kræve en udbygning af anlægget, idet dette allerede bruges til klargøring af IR4-togsæt og Øresundstogsæt. Ligeledes bør nogen klargøring kunne foretages ved Østerport.

Med en udbygning af anlæg i Nykøbing F og Kalundborg er det sammen med faciliteterne på Østerport sandsynligt, at klargøringskapaciteten er tilstrækkelig. Derudover vil faciliteterne i Klargøringscenter København sandsynligvis i nogen grad kunne anvendes. Omkostninger til udvidelse af anlæg formodes at skulle afholdes under alle omstændigheder, når IC3-materiellet skal køre regionaltogtrafikken på Sjælland.

Attraktivitet for tilbudsgivere

Udbudsstørrelserne ved såvel separate udbud som et fælles udbud er gode.

Der er begrænsede trafikale frihedsgrader i forbindelse med et udbud, fordi en del af trafikken forløber mellem Østerport og Roskilde, hvor kapaciteten er anstrengt og der derfor lægges bindinger på de køreplanmæssige muligheder. Det kan dog være relevant at give frihed til selv at fastlægge køreplanen vest for Roskilde og syd for Ringsted, men de reelle frihedsgrader forbundet hermed vil dog være forholdsvis begrænsede. Ved en beslutning om udbygning af Nordvestbanen kan der vise sig et uudnyttet passagerpotentiale. Ved mulighed for egen materielanskaffelse øges attraktiviteten.

Besparelspotentiale for staten

Udbud af trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen og i særdeleshed et samlet udbud vil udgøre et stort sammenhængende trafiksystem, der menes at indeholde et væsentligt besparelspotentiale under forudsætning af, at koordineringsproblemer i forhold til den eksisterende trafik kan løses, samt at der kan findes en økonomisk fornuftig løsning på værkstedsproblematikken.

Personale

Lokomotivførerne som kører på Nordvest- og Sydbanen er i dag stationeret i Helsingør, København, Næstved og Nykøbing F samt for Nordvestbanen i Kalundborg. I Tabel 8 er anført antallet af lokomotivførere på depoterne, samt antallet af overenskomstansatte og tjenestemænd. Det skal bemærkes, at de i tabellen anførte lokomotivførere ikke alle kører på Nordvest- og Sydbanen.

Tabel 8: Relevante depoters antal lokomotivførere opdelt på overenskomstansatte og tjenestemænd samt aldersmæssig fordeling

	Antal overenskomstansatte	Antal tjenestemænd	I alt	Antal 55-59 år	Antal over 60 år	Andel over 55
Helsingør	0	68	68	17	1	26%
København	24	295	319	67	16	26%
Næstved	0	49	49	12	3	31%
Nykøbing F	0	55	55	12	0	22%
Kalundborg	3	26	29	4	1	17%
I alt	27	493	520	112	21	26%

Det ses af Tabel 8 at i gennemsnit 26% af lokomotivførerne på de relevante depoter vil blive pensioneret indenfor de nærmeste 5-10 år under antagelse af, at pensionsalderen er 60-65 år. Fra 2006 øges behovet for lokomotivførere, da driftsomfanget øges. Der skal således uddannes mange nye lokomotivførere, som alle vil blive overenskomstansatte, hvorved andelen af disse øges.

I forhold til overgangen af lokomotivførere til ny operatør ved udbudet af trafik i Midt- og Vestjylland, forekommer det her rimeligt at sammenligne forholdene i Århus med København og forholdene i Struer med Nykøbing F og Kalundborg. Bl.a. på baggrund heraf forventes en væsentlig del af de ansatte stationeret i Kalundborg og Nykøbing F samt en mindre del fra Næstved at overgå til en ny operatør, mens kun en minimal del fra øvrige depoter forventes at overgå på grund af den korte afstand til København og

beskæftigelsesmulighederne hos DSB. Udbydes også trafikken på Lille Syd forventes forholdsmeæssigt flere at overgå fra depotet i Næstved.

Det skønnes, at 30-40 lokomotivførere vil skulle uddannes, hvis et udbud af trafikken på Nordvestbanen vindes af en ny operatør og at 50-60 lokomotivførere vil skulle uddannes, hvis et udbud af trafikken på Sydbanen vindes af en ny operatør. Ved udbud af denne trafik er der således et stort behov for uddannelse af lokomotivførere. For en ny operatør vil det være en fordel at køre trafikken på begge baner, da det vil kunne give en bedre personaleplanlægning.

Afgrænsning af trafikken

Trafikken på såvel Nordvestbanen som Sydbanen og Vestbanen er præget af kørsel på strækningen mellem Østerport og Roskilde/Ringsted, hvor de forskellige togsystemer i høj grad er integreret med hinanden for at udnytte den knappe kapacitet bedst muligt. Den høje grad af parallelkørsel på strækningen og dermed mange grænseflader taler, alt andet lige, imod udbud af denne trafik i forhold til andre udbudsrelevante strækninger. Størstedelen af trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen foregår dog vest for Roskilde og syd for Ringsted, hvor den vindende operatør er ene om betjeningen.

Indtægtsdeling

Der vil være parallelkørsel på strækningen Østerport-Roskilde og (for Sydbanen og Vestbanen) Roskilde-Ringsted. Det er strækninger med mange passagerer og der skal derfor findes en god model for indtægtsdeling.

Stationer

På strækningen mellem Roskilde og Østerport samt for Syd- og Vestbanens vedkommende på strækningen mellem Roskilde og Ringsted er der mange betydningsfulde stationer, som vil være fælles med DSB (og DSB S-tog). Dette giver alt andet lige en vis usikkerhed i forbindelse med et udbud.

Af Tabel 9 og Tabel 10 ses hvilke stationer som bliver fællesstationer, hvem som antages at skulle varetage driften samt hvilke faciliteter som forefindes på stationerne.

Tabel 9: Faciliteter og betjening af stationer omfattet af trafikken på Nordvestbanen

Station	Betjenes af	Faciliteter
Østerport	DSB, DSB S-tog, Vindende operatør	Kort & Godt
Nørreport	DSB, DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
København H	DSB, DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
Valby	DSB, DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
Høje Taastrup	DSB, DSB S-tog, Vindende operatør	Kort & Godt
Hedehusene	*	Kort & Godt
Trekroner	*	Kun billetautomat
Roskilde	DSB, Vindende operatør	Kort & Godt
Lejre	Vindende operatør	Kun billetautomat
Hvalsø	Vindende operatør	Kort & Godt

Tølløse	<u>Vindende operatør</u> , Vestsjællands Lokalbåner	Kort & Godt
Vipperød	Vindende operatør	Kun billetautomat
Holbæk	<u>Vindende operatør</u> , Vestsjællands Lokalbåner	Kun billetautomat
Regstrup	Vindende operatør	Kun billetautomat
Knabstrup	Vindende operatør	Kun billetautomat
Mørkøv	Vindende operatør	Kun billetautomat
Jyderup	Vindende operatør	Kort & Godt
Svebølle	Vindende operatør	Kun billetautomat
Kalundborg	Vindende operatør	Kort & Godt

Ved flere operatører er størstbrugereren understreget.

* i forbindelse med et udbud skal det nærmere afklares, hvorledes disse stationer skal betjenes.

Tabel 10: Faciliteter og betjening af stationer omfattet af trafikken på Sydbanen

Station	Betjenes af	Faciliteter
Østerport	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Kort & Godt
Nørreport	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
København H	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
Valby	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Billetsalg
Høje Taastrup	<u>DSB</u> , DSB S-tog, Vindende operatør	Kort & Godt
Hedehusene	*	Kort & Godt
Trekroner	*	Kun billetautomat
Roskilde	<u>DSB</u> , Vindende operatør	Kort & Godt
Viby	*	Kun billetautomat
Borup	*	Kun billetautomat
Ringsted	DSB, <u>Vindende operatør</u>	Kort & Godt
Glumsø	Vindende operatør	Kun billetautomat
Næstved	<u>Vindende operatør</u> , DSB	Kort & Godt
Lundby	Vindende operatør	Kun billetautomat
Vordingborg	Vindende operatør	Kort & Godt
Nørre Alslev	Vindende operatør	Kun billetautomat
Eskilstrup	Vindende operatør	Kun billetautomat
Nykøbing F	<u>Vindende operatør</u> , Lollandsbanen	Kort & Godt
Rødby	Vindende operatør	Kun billetautomat

Ved flere operatører er størstbrugereren understreget.

* i forbindelse med et udbud skal det nærmere afklares, hvorledes disse stationer skal betjenes.

Den vindende operatør på Nordvestbanen vil blive størstbruger af stationerne mellem Lejre og Kalundborg, heraf som enebetjener af de fleste og den vindende operatør på Sydbanen vil blive størstbruger af stationerne mellem Glumsø og Rødby/Gedser, ligeledes som enebetjener af de fleste. Det forventes at disse stationer overdrages til operatøren på strækningerne.

Udbydes trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen sammen, vil den vindende operatør sandsynligvis blive størstbruger af Roskilde Station.

International trafik til Hamburg

Den nuværende trafik mellem København og Hamburg via Rødby – Puttgarden kører inden for EuroCity-konceptet i et samarbejde mellem DSB og DB.

Ved udbud af trafikken på Sydbanen anbefales det, at lade trafikken til Tyskland udbyde i sammenhæng med den øvrige trafik på Sydbanen pga. hensyn til kvalitet, kapacitet og økonomi. I dag køres trafikken som en integreret del af trafikken på Sydbanen.

I denne sammenhæng skal det bemærkes, at EuroCity-trafikken mellem Puttgarden og Hamburg drives som fri trafik af DB. DB har således ret til at ophøre med EuroCity-trafikken. Hvis det besluttes at udbyde Sydbanen bør der søges en afklaring af fremtiden for trafikken til Hamburg – evt. ved indgåelse af aftale med myndighederne i Schleswig-Holstein. Om nødvendigt må et udbudsmateriale søge at tage højde for en situation, hvor grundlaget for trafikken til Hamburg falder bort i løbet af udbudsperioden.

Tidsperspektiver

Som tidligere nævnt er der planer om flere større infrastrukturprojekter, som vil berøre trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen.

Anlægsarbejder i forbindelse med mindre kapacitetsforbedringer vest for København forventes ikke at have et omfang, der vil påvirke trafikken væsentligt. Det kan dog vise sig gavnligt, at der er truffet beslutning om projektets gennemførelse og mere præcist, hvad den ekstra kapacitet skal bruges til, inden der udarbejdes udbudsmateriale, fordi en del af den ekstra kapacitet som en mulighed kan benyttes til et ekstra tog i timen på Sydbanen og/eller Vestbanen.

Eventuel anlæggelse af dobbeltspor på Nordvestbanen må i anlægsperioden forventes at give væsentlige gener for driften og det bør derfor tilstræbes at et udbuds driftsstart ikke er sammenfaldende med en "vanskelig periode" under et sådant anlægsarbejde. En udbygning af banen er forbundet med mange uvisheder, hvorfor det i udbudsmæssig henseende er vanskeligt at basere sig på forventninger til fremtiden.

En opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Nykøbing F og sporombygning mellem Ringsted og Næstved forventes kun at give få gener i arbejdsperioden.

Det forventes, at der indenfor de kommende år tages beslutning om etablering af en fast forbindelse over Fehmern bælt og hertil hørende udbygning af jernbaneforbindelsen mellem Ringsted og Rødby. Udbygningen må forventes at medføre en række gener i udførelsesperioden, som dog tidligst vil blive påbegyndt efter 2010.

Eventuel opgradering mellem Ringsted og Nykøbing F og udbygning af Sydbanen i forbindelse med etablering af forbindelsen over Femern Bælt vil i en vis udstrækning ændre grundlaget for betjening af Sydbanen og det vil derfor være en fordel, at der er truffet beslutning på disse områder, inden et udbud af Sydbanen sættes i gang.

Samlet er det vurderingen, at der ikke på nuværende tidspunkt er afgørende faktorer, der taler for at udbyde trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen på et bestemt tidspunkt i perioden frem til 2014, men det vil generelt være mest hensigtsmæssigt at eventuel gennemførelse af de ovennævnte anlægsarbejder er afklaret inden et udbud. Det gælder især de områder, hvor ændringer af infrastrukturen vil have væsentlig betydning for togtrafikken efterfølgende. Dette kan tale for, at udbud af trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen ikke gennemføres før tidligst 2009.

Samlet vurdering

Nordvestbanen og Sydbanen kan udbygges hver for sig, men det vurderes at være en fordel at udbyde dem sammen, da der vil kunne opnås stordriftsfordele ved en større trafikmængde, dels i form af bedre udnyttelse af materiel og personale, dels ved lavere samlede administrationsomkostninger mm. Hertil kommer fordelene ved en mere entydig relation til kunderne i den kollektive trafik ved kun at få op til to operatører i passagertrafikken mellem København og Roskilde.

Tabel 11: Forhold som taler for og imod valg af trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen til udbud

	For valg til udbud	Neutralt	Imod valg til udbud	Bemærkninger
Attraktivitet for tilbudsgivere	X			Stor udbudsstørrelse specielt ved fælles udbud Evt. mulighed for frihed til materielanskaffelse, Ved udbygning af Nordvestbanen evt. uudnyttet passagerpotentiale
Besparelsespotentiale for staten	X			Vurderes at være stort og størst ved fælles udbud pga. stor sammenhængende trafik
Personale			X	Mange lokomotivførere vil skulle uddannes
Materiel		X		IC3-materiel til rådighed
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter			X	Kræver udbygning af faciliteter på Sjælland
Afgrænsning af trafik			X	Megen parallelkørsel København-Roskilde/Ringsted Indtægtsdeling skal håndteres Mange store fælles stationer
Takststruktur		X		HUR's takstsystem på en del af strækningerne – ufordelagtigt for nettokontrakter
Organisering af udbud	X			Staten udbyder På Sydbanen dog usikkerhed i forbindelse med Eurocity trafikken
Tidsperspektiver		X		Flere potentielle anlægsprojekter på begge strækninger har betydning for den tidsmæssige placering af et udbud

Regionaltrafikken København - Ringsted

Regionaltrafikken København - Ringsted er den lokaltrafik, som betjener strækningen Østerport - København H - Roskilde/Ringsted. Trafikken tjener primært to formål: Dels betjening af stationerne Borup, Viby S, Trekroner og Hedehusene, dels at bidrage til en høj frekvens og aflastning af øvrige tog i trafikken mellem Ringsted/Roskilde og København.

I den aktuelle planlægning består regionaltrafikken på Vestbanen af to tog i timen i dagtimerne Østerport-Roskilde. Det ene af disse fortsætter til Ringsted i hele perioden, det andet kun i myldretiden. Togsystemerne vil med fordel kunne betjenes med elektrisk materiel, f.eks. IR4 såfremt der er tilstrækkeligt af denne type til betjeningen udover bl.a. Kystbanen, hvor materiellet også forventes benyttet. Ønskes det at anvende dieselmateriel på strækningen, vil materielanskaffelsen med fordel kunne være en del af et udbud, eftersom der næppe vil være IC3-materiel nok til betjeningen, når også Nordvestbanen og Sydbanen skal betjenes med IC3.

Et isoleret udbud af Vestbanen forekommer af flere grunde ikke formålstjenligt. Der vil med 1,2 mio. togkm være tale om et udbud, som er i underkanten af den mængde, der skønnes at være nødvendig for at gennemføre et attraktivt udbud. Dertil kommer, at trafikken på Vestbanen er tæt integreret med den øvrige trafik på strækningen Ringsted-Roskilde. Således må det forventes, at betjeningen af stationerne Borup, Viby, Trekroner og Hedehusene på strækningen vil blive delt mellem de lokale tog, som kører mellem Ringsted/Roskilde og København og togene på Sydbanen. Stationerne Ringsted og Roskilde og stationerne i København vil blive delt mellem DSB, operatører på Sydbanen og Nordvestbanen og de lokale tog på Vestbanen.

Såfremt det ønskes at udbyde regionaltrafikken på Vestbanen, vil det være mindst kompliceret at udbyde trafikken sammen med Sydbanen. En sådan konstruktion vil indebære en forenkling af et udbud af Sydbanen ved at grænseflader mellem Sydbanen og øvrig trafik begrænses.

Omvendt vil det dog være en komplicerende faktor, at de lokale tog på Vestbanen sandsynligvis vil blive betjent med en anden materieltype end de IC3-tog, der forudsættes på Sydbanen.

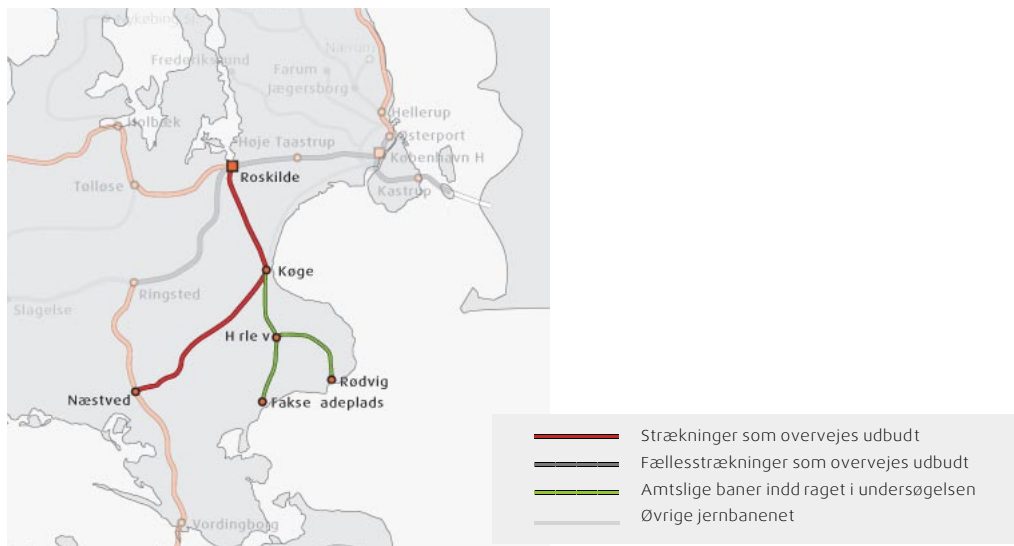
Såfremt det besluttet at udbyde trafikken på Sydbanen forudsættes det, at der foretages en nærmere analyse af, om det vil være hensigtsmæssigt at integrere de lokale tog mellem Ringsted/Roskilde og København i et sådant udbud.

Trafikken på Lille Syd

Lille Syd, dvs. strækningen Roskilde-Køge-Næstved, er en forholdsvis lille og afgrænset banestrækning, hvor regionaltrafikken ikke kører parallelt med anden trafik.

Udbud af trafikken på Lille syd vurderes at ville kunne foregå forholdsvis uproblematisk. Et særligt interessant aspekt i forbindelse med et udbud af trafikken på Lille Syd er mulighederne for at udbyde den sammen med trafikken på Østbanen, Køge-Hårlev-Rødvig/Fakse, som drives af HUR.

Undersøgelserne er koncentreret om Lille Syd og Østbanen er inddraget i relevant omfang.



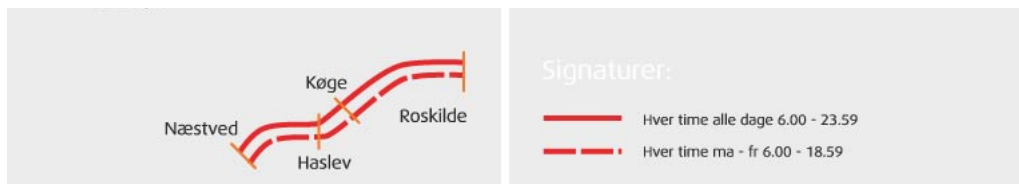
	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Lille Syd	1,3 mio. togkm	7%	40 mio. personkilometer	2008-2009
Østbanen	0,9 mio. togkm	-		2008-2009

Transportomfang bygger på data fra 2002

Udbud af trafikken på Lille Syd og Østbanen	
Væsentlige fordele	Udbud med frihedsgrader i køreplanlægning og materiel
	Nødvendig materieludskiftning på begge baner kan indgå i udbud
	Velbeliggende vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter til rådighed
	Velafgrænset trafik
Væsentlige ulemper	-
Løsninger/forudsætninger i forbindelse med udbud	Der forudsættes enighed med HUR (trafikkøberen på Østbanen) om vilkår for fælles udbud

Trafikale forhold

Fra 2006 forventes Lille Syd betjent af DSB som vist i nedenstående liniediagram med to tog i timen i dagtimerne på hverdage og et tog i timen uden for dagtimerne.



Ved samdrift af Lille Syd og Østbanen kan trafikeringen ændres, så der ydes en service, som bedst muligt modsvarer passagerernes behov f.eks. ved at lade tog fra Østbanen fortsætte til Roskilde.

Det vil være oplagt på Lille Syd (og Østbanen) at udbyde en minimumsbetjening, som en evt. ny operatør har forholdsvis store frihedsgrader til at opfylde og supplere.

Materiel

I dag betjenes Lille Syd primært med MR-materiel, som i henhold til kontrakten mellem DSB og Trafikministeriet for perioden 2005-2014 forventes udskiftet i 2009-2011. Materiellet på Østbanen forventes udskiftet indenfor de kommende 2-3 år. Der er omtrent samme krav til materiel på de to baner og fælles materielanskaffelse vurderes derfor økonomisk fordelagtigt. Ved fælles drift af de to baner vil det endvidere være muligt at spare mindst ét reservetogsæt. Udbud som inkluderer anskaffelse af nyt eller nyere materiel er fordelagtigt, idet frihedsgraderne for operatørerne øges og udbudet dermed bliver mere attraktivt.

Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter

I dag vedligeholdes MR-materiellet fra Lille Syd i Fredericia. Isoleret set er dette en komplicerende faktor ved et udbud, da en operatør skal have adgang til DSB's værksted i Fredericia og vil blive belastet med megen tomkørsel.

De umiddelbart bedste muligheder for anden vedligeholdelse ved et udbud sammen med Østbanen er udnyttelse af de egnede værkstedsfaciliteter i Hårlev, som kan anvendes til hele materielparken.

Adgang til klargørings- og servicefaciliteter

MR-materiellet på Lille Syd klargøres i dag i Næstved, og denne mulighed forventes fortsat at være til stede. Det forventes at den vindende operatørs nye materiel vil kunne klargøres her, når MR-materiellet er udfaset.

Ved et udbud sammen med Østbanen vil der være rådighed over egnede klargøringsanlæg i tilknytning til denne bane.

Attraktivitet for tilbudsgivere

Et udbud af trafikken på Lille Syd og Østbanen samlet er af relativt begrænset størrelse, men dog over den vurderede minimumsgrænse - til gengæld er der i forhold til de fleste andre udbudsrelevante strækninger flere frihedsgrader for operatøren.

Muligheden for anskaffelse af nyt materiel er en væsentlig frihedsgrad i forbindelse med et udbud og er et stærkt argument for at udbyde trafikken på Lille Syd i sammenhæng med Østbanen. Det vil dog nedsætte attraktiviteten, hvis der stilles meget stramme krav til materiellet. Accepteres ikke blot helt nyt, men også nyere materiel, så bydere også får mulighed for at benytte eget eksisterende materiel i tilbuddet, kan der vise sig en væsentlig økonomisk fordel.

Eftersom både Lille Syd og Østbanen er afsondret fra anden trafik, er de umiddelbare hensyn som skal tages til andre operatører begrænsede (bortset fra korrespondancer i Roskilde, Næstved og til busoperatører). De trafikale frihedsgrader er derfor forholdsvis store - indenfor de begrænsninger infrastrukturen giver.

Besparelspotentiale for staten

Omfanget af et isoleret udbud af Lille Syd er begrænset, og det forventes ikke, at et sådant udbud i sig selv giver væsentlige besparelser. Hvis der etableres samdrift mellem Lille Syd og Østbanen i forbindelse med et udbud må det forventes, at der kan opnås effektiviseringer med hensyn til materielanvendelse, vedligeholdelse og klargøring. Desuden vil de nye trafikale sammenbindingsmuligheder kunne give flere indtægter.

Alt i alt vurderes et samlet udbud at rumme et rimeligt besparelspotentiale.

Personale

Hvis en ny operatør vinder, vil der sandsynligvis skulle ansættes og uddannes nyt personale, da det ud fra erfaringerne fra udbudet af trafikken i Midt- og Vestjylland ikke kan forventes, at tilstrækkeligt personale ønsker at overgå til en ny operatør. Lille Syd er i dag bemandede med lokomotivførere stationeret i Næstved. I hvor høj grad det vil være attraktivt for nuværende lokomotivførere at overgå til ny operatør afhænger i denne sammenhæng af, hvor stor en del af trafikken på Sjælland, som udbydes. I Tabel 12 er angivet antallet af lokomotivførere stationeret i Næstved samt antallet, som forventes at afgang pga. alder indenfor de nærmeste år. Der er ikke sikkerhed for, at alle de i Tabel 12 angivne lokomotivførere kører på Lille Syd, da også Sydbanen og Nordvestbanen betjenes fra Næstved.

Tabel 12: Antal lokomotivførere stationeret i Næstved opdelt på overenskomstansatte og tjenestemænd samt aldersmæssig fordeling

	Antal overenskomstansatte	Antal tjenestemænd	I alt	Antal 55-59 år	Antal over 60 år	Andel over 55
Næstved	0	49	49	12	3	31%

Hvis trafikken på Nordvestbanen og Sydbanen ikke udbydes har lokomotivførerne stationeret i Næstved gode muligheder for anden beskæftigelse i DSB. Men planlægges trafikken på disse to baner i udbud samtidig med Lille Syd, er der langt til nærmeste nuværende stationeringssted, som betjenes af DSB (Korsør og København), og det må formodes at flere lokomotivførere overgår til en ny operatør.

Til at betjene Lille Syd kræves forholdsvis få lokomotivførere, da trafikken kun andrager 1,3 mio. togkm. og dermed nedsættes den samlede usikkerhed om rekruttering af det nødvendige personale. Til gengæld ses det af Tabel 12, at en betragtelig del af lokomotivførerne, 31%, i Næstved forventes at nå pensionsalderen indenfor de nærmeste 10 år. Dette øger naturligvis behovet for uddannelse af nye lokomotivførere. Det skønnes at 20-30 nye lokomotivførere skal uddannes, såfremt Lille Syd udbygdes.

Ved samdrift af Lille Syd og Østbanen vil personaleplanlægningen kunne gøres mere fleksibel, og det samlede personalebehov muligvis kunne mindskes. Lokomotivførerne, som i dag betjener Østbanen, skal gennem en mindre efteruddannelse for at kunne køre på Lille Syd.

Afgrænsning af trafikken

Trafikken på Lille Syd og Østbanen forløber isoleret fra anden trafik og er, som tidligere nævnt, derfor nem at udbyde i forhold til at grænsefladerne til anden trafik er få.

Indtægtsdeling

Der er tale om separate togsystemer og der er således næsten ingen indtægtsdelingsproblemer i forhold til en anden operatør på samme strækninger.

Stationer

Størstedelen af stationerne på Lille Syd betjenes kun af regionaltogene på denne strækning. Stationerne Roskilde, Næstved, Køge og Ølby er fælles med henholdsvis trafikken på Nordvest- og Vestbanen, trafikken på Sydbanen samt S-togene. På alle disse stationer er operatøren på Lille Syd mindstebruger, og det vil derfor ikke være relevant at en ny operatør ved et udbud får overdraget stationsdriften.

Af øvrige stationer på Lille Syd er kun Haslev i dag betjent. Nuværende billetsalg, kiosk og minibar i Haslev ændres indenfor nærmeste fremtid til Kort & Godt konceptet. Stationsforholdene på Lille Syd vil i forbindelse med et udbud ikke være komplicerede, eftersom ingen større stationer skal overdrages til en evt. ny operatør. På Østbanen er kun Hårlev station betjent.

Takststruktur

Hovedparten af Lille Syd og Østbanen løber indenfor hovedstadsområdet, hvor HUR's takstsystem gælder. I dette takstsystem er det en ulempe i forhold til et udbud baseret på nettoprincippet, at der vil være en relativt lav gennemsnitlig indtægt pr. passagerkm, hvilket forringer incitamenterne for operatøren. Indføres forud for et udbud et nyt landsdækkende takstsystem, formodes problemet at blive løst.

Organisering af udbud

Ansvar for Østbanen er delt mellem HUR og Storstrøms Amt, som har indgået en driftsaftale, der indebærer, at HUR fungerer som trafik køber på banen foreløbig frem til udgangen af 2010. Der er i HUR ikke truffet beslutning om udbud af trafikken på HUR's baner, men det ligger dog fast, at et udbud af Østbanen tidligst vil finde sted i 2007. HUR's administration har tilkendegivet, at man ser et fælles udbud mellem Østbanen og Lille Syd som en interessant mulighed.

v Et fælles udbud mellem to trafik købere forudsætter indbyrdes forståelse om en række spørgsmål, kontraktindhold, ansvarsfordeling mv. i forbindelse med kontrakt opfølgning. Trafikstyrelsens drøftelser med HUR tyder på, at disse spørgsmål vil kunne løses uden store problemer.

Den væsentligste forudsætning for et hensigtsmæssigt fælles udbud er, at der kan anvendes samme materiel på de to baner.

Tidsperspektiver

Som tidligere anført forudsættes det, at et udbud indbefatter, at en ny operatør medbringer nyt/nyere materiel. Et udbud af Lille Syd alene bør placeres på det optimale tidspunkt for udskiftning af MR-materiellet, som menes at kunne fungere indtil 2009-2011. HUR har imidlertid tilkendegivet, at man finder, at et udbud bør være tidligere af hensyn til Østbanen, hvor det nuværende materiel snart skal udskiftes. Driftsstart i et fælles udbud kan derfor være omkring 2008-2009. I tilfælde af udbud 2008-2009 kan det efterfølgende overvejes, om et udbud indledningsvist skal baseres på brug af MR-materiel på Lille Syd.

Samlet vurdering

Det vurderes at samdrift mellem Lille Syd og Østbanen vil være fordelagtigt. Trafikalt vil det binde området bedre sammen, materiellet vil kunne udnyttes bedre, der vil kunne indkøbes materiel samlet til de to baner og der vil sandsynligvis kunne laves en mere rationel materielvedligeholdelse og personaleudnyttelse.

I Tabel 13 er forhold som taler for og imod et udbud af Lille Syd sammen med Østbanen sammenstillet.

Tabel 13 : Forhold som taler for eller imod valg af trafikken på Lille Syd og Østbanen til udbud.

	For valg til udbud	Neutralt	Imod valg til udbud	Bemærkninger
Attraktivitet for tilbudsgivere	X			Mulighed for frihedsgrader i køreplanlægning og materielvalg Potentiale for passagervækst
Besparelsespotentiale for staten	X			Sandsynligvis besparelser ved fælles udbud
Personale		X		Der skal uddannes nye lokomotivførere, men da trafikken er lille er behovet ikke så stort
Materiel	X			Nyt og samme type materiel skal anskaffes til begge baner
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter	X			Gode muligheder i Næstved og Hårlev
Afgrænsning af trafik	X			Trafikalt afgrænsede strækninger. Få fælles stationer Begrænset indtægtsdeling
Takststruktur		X		HUR's takstsystem er ufordelagtigt for nettokontrakter
Organisering af udbud			X	Der skal udbydes og opnås enighed mellem to udbydere
Tidsperspektiver		X		

Regionaltrafikken på Fyn

Regionaltrafikken på Fyn omfatter trafikken mellem Odense og Svendborg samt regionaltogene mellem Odense og Fredericia. Forholdene på de to strækninger er forskellige, idet Odense - Svendborg kun betjenes af regionaltogene og enkelte godstog, mens strækningen på Vestfyn er en hovedstrækning, som trafikeres af alt fra transitgodstog til hurtige lyntog. På Svendborgbanen er trafikken i høj grad præget af, at den største rejsestrøm sker imellem de to endestationer Svendborg og Odense samt Ringe, mens der mellem de store byer Odense, Middelfart og Fredericia på hovedstrækningen er flere togalternativer - primært IC-tog.

Trafikken på de to strækninger behandles her samlet, uagtet at de ikke nødvendigvis bør udbydes sammen – men ved separate udbud vurderes udbudspakkerne dog at være for små.

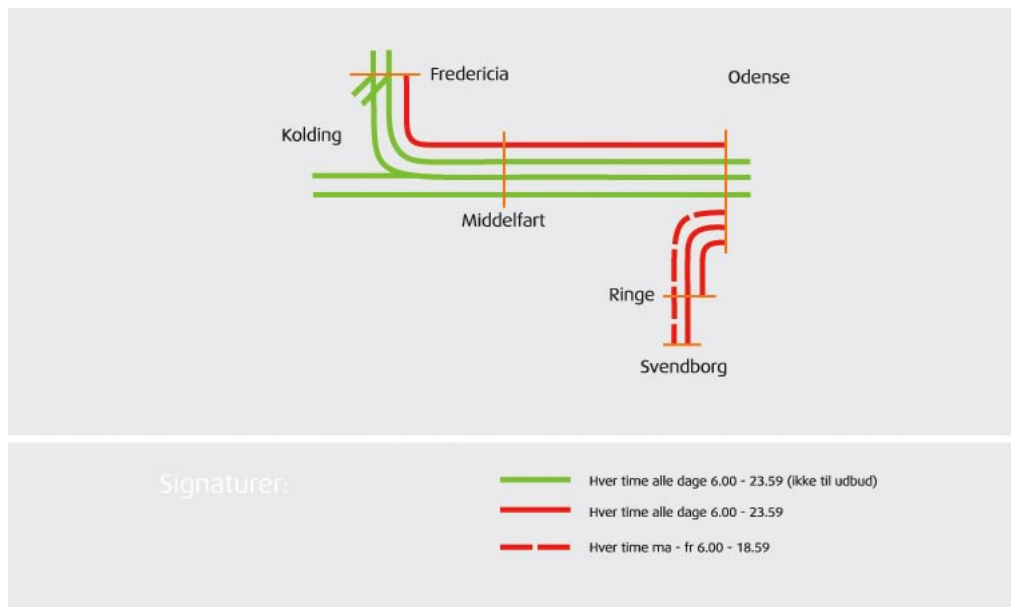


	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Svendborgbanen	1,3 mio. togkm	7%	40 mio. personkilometer	Efter 2010
Vestfyn	0,9 mio. togkm	5%	14 mio. personkilometer	Efter 2010

Udbud af regionaltrafikken på Fyn	
Væsentlige fordele	Svendborgbanen er trafikalt velafgrænset
Væsentlige ulemper	Stort set ingen frihedsgrader for operatøren
	Beskedent besparelspotentiale for staten
	Overdragelse af IC2-materiel kompliceret i garantiperiode
Høj grad af parallelkørsel på Vestfyn	
Løsninger/forudsætninger i forbindelse med udbud	-

Trafikale forhold

Nedenstående vurdering bygger på den trafik, DSB kører fra 2006, jf. liniediagram.



For strækningen Fredericia – Odense er minimumsbetjeningen timedrift i hele driftstiden med differentieret standsningsmønster (enkelte stationer skal alene betjenes hver anden time).

På Svendborgbanen køres i timedrift i hele driftstiden hhv. Odense - Ringe og Odense – Svendborg. I dagtimerne man-fre og lør formiddag er der forudsat et supplerende system Odense – Svendborg med stop på de større stationer.

På Svendborgbanen køres ganske få øvrige tog, men persontrafikken er meget intensiv på den enkeltsporede strækning og køreplan og infrastruktur er tilpasset hinanden.

På strækningen Odense – Fredericia udgør regionaltogssystemet en mindre del af den samlede trafik, der i det store og hele er gennemkørende mellem Odense og Middelfart. Der stilles derfor krav til togenes køretidsmæssige egenskaber (maksimalhastighed, accelerations- og bremseegenskaber) ved fastlæggelse af køreplan. Regionaltogene skal indpasses i landsdels- og transittrafiksystemerne på såvel strækningen som på de store stationer, Odense og Fredericia.

Driftsafviklingsmæssigt vurderes der således at være relativt få frihedsgrader på de to strækninger.

Samdrift

I dag rejser kun en begrænset mængde passagerer mellem Svendborgbanen og Vestfyn og en analyse af pendlerstrømmene mellem oplande omkring stationerne på Svendborgbanen og på Vestfyn viser, at antallet af personer, der oplagt kunne benytte en direkte forbindelse mellem de to baner er relativt lille. På den baggrund vil der, i hvert fald på kort sigt, kun være et beskedent kundemæssigt incitament til en sammenbinding af trafiksystemerne i form af direkte tog mellem de to baner.

Hertil kommer at samkørsel mellem Vestfyn og Svendborgbanen forventeligt ikke kan udnyttes optimalt pga. kapacitetshensyn på Odense station.

Til trods for, at samdrift af trafikken på de to strækninger ikke er oplagt, er fælles udbud dog en mulighed, som vil give en større trafikal pakke.

Materiel

DSB forventer at indsætte 9 nye IC2-togsæt (plus reserve) på Svendborgbanen i begyndelsen af 2006. Der er derfor taget udgangspunkt i, at strækningen betjenes med IC2-tog. Komfort mm. er i disse tog bedre end i togmateriel af traditionel lokal-/regional-togsstandard.

IC2-materiellet kan ligeledes benyttes på Vestfyn, idet deres hastighedsmæssige potentiale her kan udnyttes for at opnå de nødvendige korte køretider samtidig med, at deres forholdsvis lave pladsantal passer til strækningens behov ved de fleste afgang. Trafikken på Vestfyn kræver materiel, som ligger over standardregionaltog med hensyn til køreegenskaber.

Leje af materiel

Som følge af forsinkelser i leveringen af DSB's nye IC4-tog er det usikkert, hvornår en ny operatør i givet fald vil kunne råde over IC2-tog. IC2-materiellet vil sandsynligvis være under garanti eller garantiopfølgning frem til 2008-2010 og i denne periode vil det være problematisk at udleje det til en ny operatør. Efter garantiperiodens udløb, kan udleje stadig være problematisk, hvis der menes at være behov for særlige kvalifikationer hos vedligeholdelsespersonalet.

Ved udbudet af trafik i Midt- og Vestjylland gjorde en tilsvarende situation sig gældende. Ved leje af IC3-tog hos DSB skulle betales en tillægsafgift pr. kørt kilometer. Erfaringen har vist, at i forhold til anskaffelsen af eget materiel var denne model prismæssigt ugunstig for den nye operatør.

Lejekonstruktionen med fuld vedligeholdelse sætter ligeledes lejeren i et uhensigtsmæssigt afhængighedsforhold til DSB, og den begrænser muligheden for, at operatøren kan effektivisere materielvedligeholdelsen ved at indgå aftaler med andre vedligeholdelsesleverandører på et konkurrencemæssigt grundlag eller selv organisere vedligeholdelsen.

Materielbehov

Antallet af togsæt er på nuværende tidspunkt ikke detaljeret beregnet, men det anslås at der er behov for 9-10 togsæt på Svendborgbanen og 3-6 på Vestfyn. Herudover er der behov for en reserve på 1-2 sæt. I alt et behov på 13-18 togsæt, og da der er bestilt 23 togsæt er der materiel nok alene til denne trafik.

Udover et mindre reservebehov er der sandsynligvis ikke materielbehovsmæssigt incitament til at samkøre materiellet på de to strækninger, eftersom køreplanen på Svendborgbanen allerede i dag er optimeret i forhold til infrastrukturen.

Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter

Hvis IC2-materiellet kun udlejes til en ny operatør under forudsætning af, at DSB stadig udfører al vedligeholdelse, vil den nye operatør ikke have behov for værkstedsfaciliteter. Alternativt vil der være behov for værkstedsfaciliteter i nærheden af strækningerne.

DSB planlægger at vedligeholde IC2-togene i Fredericia for mindre eftersyn, mens store eftersyn planlægges henlagt til det nye IC4 værksted i Århus. Med den gradvise udfasning af MR vil der blive overskydende kapacitet på værkstedet i Fredericia, og da DSB planlægger fremover kun at vedligeholde Desiro, de få resterende MR og IC2 i Fredericia, synes der gode muligheder for at foretage en opdeling af værkstedet i forbindel-

se med et udbud, således at en ny operatør kan etablere sin egen vedligeholdelse af materiellet i Fredericia. Der er dog ikke foretaget en nærmere vurdering af muligheden. Placeringen af værkstedet i Fredericia er velegnet for trafikken.

Adgang til klargørings- og servicefaciliteter

Ved et udbud af begge fynske regionaltogsstrækninger vil klargøring kunne ske både i Odense og Fredericia. Begge steder vil DSB fortsat have væsentlige aktiviteter, og en adgang vil skulle ske ved en aftale med DSB - som det foregår for ARRIVA i Århus. Det forventes, at DSB i løbet af de nærmeste år vil udbygge klargøringsfaciliteterne i både Fredericia og Odense.

Der vurderes ikke at være særlige vanskeligheder med at foretage klargøring af eventuelt alternativt materiel, som en operatør måtte medbringe.

Attraktivitet for tilbudsgivere

De to strækninger er hver for sig for små til at være attraktive for tilbudsgivere, men ved et samlet udbud overstiger udbudet den vurderede minimumsstørrelse på 2 mio. togkm.

Trafikken på Svendborgbanen er afsondret fra anden trafik, bortset fra trafikken på Odense station og derfor umiddelbart oplagt til udbud. Men da den fastlagte trafikering af strækningen og infrastrukturen begrænser en operatørs trafikale råderum – infrastruktur og køreplan er tilpasset hinanden, ligesom et udbud med IC2-materiel vil begrænse antallet af frihedsgrader, synes et udbud ikke at blive specielt attraktivt, hvis der sigtes efter et bredere råderum.

Vestfyn er ikke afsondret fra anden trafik, tværtimod – den øvrige trafik på strækningen sætter i høj grad begrænsninger for regionaltogstrafikeringen og sætter krav for materielegenskaber. Et udbud af denne indebærer derfor heller ikke store frihedsgrader.

På Fyn er der som det eneste sted ikke et fuldt takstsamarbejde mellem bus og tog, hvilket i sig selv gør strækninger på Fyn lidt mindre egnede til udbud.

Besparelsespotentiale for staten

Regionaltrafikken på Fyn udgøres af to små togsystemer som ikke synes umiddelbart fordelagtige at binde sammen - med hinanden eller med anden trafik, og der kan ikke umiddelbart peges på muligheder for forenklede koncepter for vedligeholdelse el. lign. Besparelsespotentialet ved et udbud vurderes derfor at være beskedent.

Personale

Lokomotivførerne som opererer på strækningerne Vestfyn og Odense-Svendborg er stationeret i Korsør, Odense og Fredericia. I Tabel 14 er anført mængden af lokomotivførere stationeret på disse depoter samt deres aldersmæssige fordeling. Det skal bemærkes, at de i tabellen anførte lokomotivførere ikke nødvendigvis alle betjener regional-togtrafikken på Fyn.

Tabel 14: Antal lokomotivførere opdelt på overenskomstansatte og tjenestemænd samt aldersmæssig fordeling

	Antal overens- komstansatte	Antal tjene- stemænd	I alt	Antal 55-59 år	Antal over 60 år	Andel over 55 år
Korsør	0	13	13	2	0	15%
Odense	7	63	70	7	0	10%
Fredericia	13	112	125	24	5	21%
I alt	20	188	208	33	5	18%

Det forventes, at kun en lille del af lokomotivførerne ønsker at overgå til en ny operatør, eftersom alle depoter ligger på hovedstrækningen, der trafikeres med intercitytog, så der sandsynligvis vil være gode muligheder for andet arbejde i DSB.

Det skønnes, at 30-40 nye lokomotivførere skal uddannes i forbindelse med et udbud, som vindes af en ny operatør.

Hvis kun trafikken på den ene af strækningerne udbydes, skal færre nye lokomotivførere uddannes, men samtidig vil det betyde et øget personalebehov, da mulighederne for en effektiv personaleplanlægning mindskes.

Afgrænsning af trafikken

Som nævnt er trafikken på Svendborgbanen i alle henseender velafgrænset og ud fra den betragtning velegnet til udbud, mens trafikken på Vestfyn i høj grad er afhængig af og integreret med anden trafik, hvilket gør denne mindre velegnet til udbud.

Indtægtsdeling

På strækningen Odense – Fredericia vil der i mindre grad være behov for indtægtsdeling mellem operatørerne som følge af parallelkørsel.

Stationer

Det antages, at den vindende operatør naturligt får overdraget driftsansvaret for de stationer/standsingssteder, han får enebetjeningen af. Der er her tale om alle stationer mellem Odense Sygehus og Svendborg samt alle stationer mellem Holmstrup og Kauslund på Vestfyn. De to største af disse er Ringe og Svendborg, som ligeledes er de eneste betjente stationer.

På dette område vil et udbud af trafikken på de to strækninger således være ukompliceret.

De store stationer Odense, Fredericia og Middelfart vil ved et udbud blive fællesstationer. Antallet er dog begrænset og næppe problematisk.

Tidsperspektiver

Da det anbefales at undgå udbud med IC2-materiel, mens dette er under garanti, bør et udbuds driftsstart være senere end 2010.

Samlet vurdering

Tabel 15: Forhold som taler for og imod et udbud af regionaltrafikken på Fyn

	For valg til udbud	Neutralt	Imod valg til udbud	Bemærkninger
Attraktivitet for tilbudsgivere			X	Lille udbudsstørrelse Meget begrænsede frihedsgrader i køreplanlægning og materielvalg
Besparelsespotentiale for staten			X	Beskedne trafikmængde og dårlig sammenhæng
Personale			X	Forventet lille overgang af lokomotivførere
Materiel			X	Overdragelse af IC2 kompliceres pga. garanti-periode
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter	X			Gode muligheder i Odense og Fredericia
Afgrænsning af trafik		X		Svendborgbanen trafikalt velafgrænset Høj grad af parallelkørsel på Vestfyn Behov for indtægtsdeling på Vestfyn Få fællesstationer
Takststruktur		X		Kun delvist takstsamarbejde
Organisering af udbud	X			Staten udbyder
Tidsperspektiver		X		

Trafikken på Grenåbanen

Grenåbanen er en forholdsvis lille velafgrænset bane, som forbinder Århus og Grenå. Trafikministeriet og Århus Amt har i 2003 igangsat et analysearbejde med henblik på at etablere samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen. Odderbanen er således i vidt omfang inddraget i det følgende.



	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Grenåbanen	1,4 mio. togkm	7%	18 mio. personkilometer	2008-2011
Odderbanen	0,8 mio. togkm	-		2008-2011

Transportomfang bygger på data fra 2002

Udbud af trafikken på Grenåbanen og Odderbanen	
Væsentlige fordele	Velbeliggende vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter til rådighed Et vist besparelspotentiale - allerede to etablerede operatører i området
Væsentlige ulemper	-
Løsninger/forudsætninger i forbindelse med udbud	Der forudsættes enighed med trafik køberen på Odderbanen (Århus Amt) om vilkår for et fælles udbud

Trafikale forhold

Forventet trafikering

DSB's trafikering fra 2006, jf. liniediagram, ligger til grund for nedenstående analyser.



Som anført betjenes Grenåbanen dels af tog der kører mellem Århus og Hornslet og dels af tog, der kører mellem Århus og Grenå. Som led i en politisk aftale om forbedringer af Grenåbanen opgraderes banen i 2004 til øget hastighed, og der skal indsættes nyt materiel fra 2006, hvorved rejsetiderne på banen reduceres væsentligt.

Samdrift med Odderbanen

Som en del af de aftalte forbedringer af Grenåbanen etableres en ny sporforbindelse på Århus H, som muliggør sammenbinding af Grenåbanen med Odderbanen. Det er således hensigten, at de samme tog skal køre hele vejen fra Grenå til Odder. Samdriften forudsætter, at der indsættes samme ensartede materieltype på begge baner.

Samdrift vurderes både at give forbedringer for passagererne og betydelige besparelser på driften. Det lægges derfor til grund i analysen, at der under alle omstændigheder etableres samdrift mellem de to baner.

Materiel

I dag betjenes Grenåbanen med de ældre MR-togsæt. Det forventes, at Grenåbanen fra 2006 skal betjenes med såkaldte Desiro-togsæt, som DSB har lejet, og som i dag kører på Svendborgbanen.

Odderbanen betjenes i dag af ældre såkaldte Y-tog, som påregnes udskiftet inden for de nærmeste år. Det vil således være oplagt, at Desirotogene anvendes på begge baner.

På et senere tidspunkt kan Desirotogene eventuelt erstattes af andet regionaltogsmateriel af en lignende type.

Materielbehov

Der er beregnet et materielbehov på 8-12 togsæt til begge baner afhængig af, i hvilken udstrækninger der kommer flere passagerer i forbindelse med forbedringerne på Grenåbanen.

Adgang til værksteds- og vedligeholdelsesfaciliteter

Den mest oplagte værkstedsmulighed i forbindelse med samdrift vurderes at være Odderbanens eksisterende værksted i Odder. Det vil for et relativt beskedent beløb kunne om- og udbygges til at kunne varetage vedligeholdelse af togsættene til samdriften. DSB har endvidere flere værksteder i Århus, som der vil være mulighed for at en ny operatør på Grenåbanen og Odderbanen får adgang til.

Adgang til klargørings- og servicefaciliteter

MR-togsættene på Grenåbanen klargøres i dag i Århus, mens Odderbanens tog klargøres i Odder. Klargøring i Århus i forbindelse med samdrift vil blive vanskeliggjort af, at kapaciteten på opstillingssporene er begrænset.

Da der findes egnede klargøringsfaciliteter i Odder, vurderes det, at klargøring primært skal ske i Odder og i mindre omfang (primært indre rengøring af togene) i Hornslet og Grenå. Udgifterne til nyetablering i Hornslet og Grenå vil være forholdsvis beskedne og det vurderes at de med fordel kan afholdes uafhængigt af et udbud.

Attraktivitet for tilbudsgivere

Samdrift med Odderbanen giver en mere passende størrelse for et udbud end et isoleret udbud af Grenåbanen.

Et udbud vil være forholdsvis ukompliceret, men omvendt vil der kun være begrænsede frihedsgrader for nye operatører.

Opgraderingen af Grenåbanen er baseret på ganske bestemte krydsninger mellem tog på den enkeltsporede bane, og der er udarbejdet en samdriftskøreplan baseret herpå. Det skønnes derfor ikke, at der vil være frihedsgrader for en ny operatør i forhold til køreplanlægning.

Der skal i forbindelse med et udbud ske en nærmere vurdering af materielsituationen. Om der kan gives frihedsgrader i forhold til indsættelse af nyt materiel vil bero herpå.

Besparelsespotentialer for staten

Et isoleret udbud af Grenåbanen vil på baggrund af bl.a. det beskedne omfang næppe kunne give nævneværdige besparelser. Det kan have betydning for gevinsten i forbindelse med et udbud, at både DSB og Arriva i dag er etableret i lokalområdet og derfor begge skønnes at have mulighed for at afgive attraktive bud på et udbud af trafikken på Grenåbanen og Odderbanen.

Personale

Lokomotivførerne der kører på Grenåbanen er i dag stationeret i Århus. I Tabel 16 ses antallet af lokomotivførere fordelt på overenskomstansatte og tjenestemænd samt den aldersmæssige fordeling.

Tabel 16: Antal lokomotivførere i Århus opdelt på overenskomstansatte og tjenestemænd samt aldersmæssig fordeling

	Antal overenskomstansatte	Antal tjenestemænd	I alt	Antal 55-59 år	Antal over 60 år	Andel over 55
Århus	15	192	207	31	4	17%

På baggrund af erfaringerne fra det første udbud kan kun en beskedne del af disse lokomotivførere forventes at gå over til en ny operatør på Grenåbanen.

Odderbanen havde i 2003 17 lokomotivførere ansat. Det må forventes, at disse lokomotivførere stort set alle vil overgå til en ny operatør, idet de ikke – som DSB's lokomotiv-

førere – vil have mulighed for at blive i selskabet, der driver Odderbanen i dag (HHJ A/S).

Afgrænsning af trafikken

Trafikken på såvel Grenåbanen som Odderbanen er meget velafgrænset og har kun kontakt med den øvrige togtrafik omkring Århus H. Trafikken er derfor, alt andet lige, meget velegnet til udbud.

Indtægtsdeling

Der vil være fælles drift mellem Arriva og den vindende operatør på den korte strækning mellem Viby J. og Århus H og der skal således etableres en form for indtægtsdeling på denne strækning, uanset om strækningen udbygdes.

Stationer

Der er et stort antal standsningssteder på Grenåbanen og Odderbanen, men kun Odder, Grenå og Århus H er betjente stationer. Grenå og Odder er relativt små stationer og fællesstationen Århus H vil fortsat drives af DSB. En ny operatør vil derfor kun få ganske begrænsede opgaver med at drive stationer.

Viby J. station betjenes både af Odderbanen og Arriva og er således en fællesstation. De enkelte dele af stationen er dog ejet af henholdsvis DSB/Banedanmark og Odderbanen, hvorfor der stort set ikke er fælles grænseflader.

Organisering af udbud

Århus Amt har idag ansvaret for Odderbanen. Et fælles udbud mellem to trafik købere forudsætter indbyrdes enighed om en række spørgsmål, kontraktindhold, ansvarsfordeling mv.

Tidsperspektiver

Det er hensigten, at samdriften mellem Grenåbanen og Odderbanen skal etableres hurtigst muligt, når DSB's lejede Desiro tog bliver frigivet fra Svendborgbanen, hvilket tidligst vil ske i 2006. Hensynet til selve udbudsprocessen og den vindende operatørs forberedelsesperiode gør, at det næppe vil være sandsynligt at et udbud vil kunne have driftsstart før tidligst ultimo 2006.

Da der skal etableres samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen skal driften af de to baner under alle omstændigheder organiseres på en ny måde. Dette kan ske ved at der indgås en forhandlet kontrakt med en operatør om driften på de to baner (sandsynligvis med DSB eller DSB og HHJ A/S i et samarbejde). En forhandlet samdriftskontrakt kan træde i kraft, når Desirotogene kan indsættes på Grenåbanen – forventeligt i starten af 2006. Det er således ikke udfra et materiel- og driftsmæssigt synspunkt nødvendigt at udbyde trafikken allerede fra 2006/2007, og det kan være en fordel at vente til 2008 eller senere.

Århus Amt og Trafikministeriet har indgået en aftale om at etablere en niveaufri skæring mellem Grenåbanen og Grenåvej. Anlægget heraf kan, afhængig af løsningsmodel, indebære en betydelig afbrydelse af togdriften. Det vil være mest hensigtsmæssigt, at det forud for et udbud er afklaret, hvilke konsekvenser etableringen af den niveaufrie skæring vil have.

I forbindelse med analysen af samdrift mellem Grenåbanen og Odderbanen har Århus Amt anført, at samdriftsplanerne bør tage højde for Århus Kommunes planer om udvikling af de bynære havneområder, som Grenåbanen passerer igennem og at der derfor kan være behov for at indsætte materiel med særligt godt bremseegenskaber på strækningen omkring 2010.

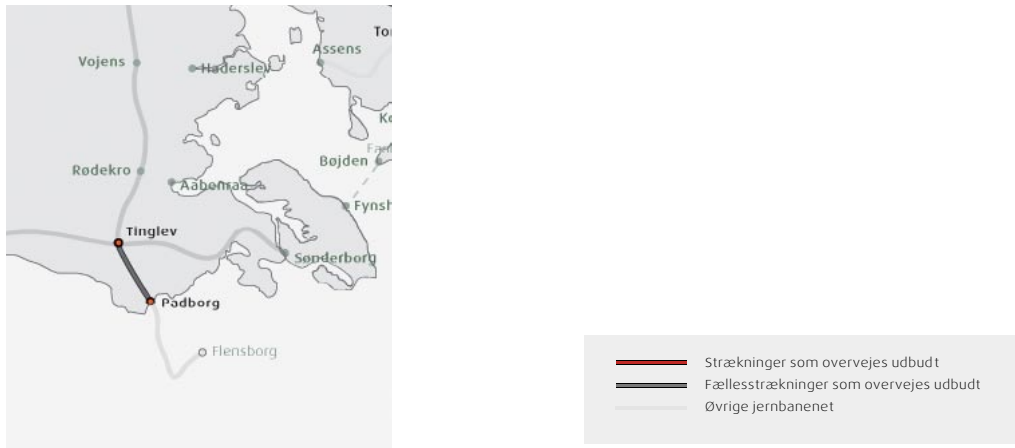
Samlet vurdering

Tabel 17: Forhold som taler for eller imod et udbud af trafikken på Grenåbanen og Odderbanen

	For valg til udbud	Neutralt	Imod valg til udbud	Bemærkninger
Attraktivitet for tilbudsgivere		X		Få frihedsgrader i køreplanlægning og evt. anskaffelse af materiel
Besparelsespotentiale for staten	X			God placering i forhold til flere eksisterende operatører kan give større sammenhængende system
Personale		X		Forventet lille overgang fra DSB, men stor fra HHJ (Odderbanen)
Materiel		X		
Adgang til vedligeholdelses- og klargøringsfaciliteter		X		Gode muligheder i Odder samt værkstedfaciliteter i Århus, men der vil skulle etableres mulighed for klargøring i Hornslet og Grenå
Afgrænsning af trafik	X			Indtægtsdeling Viby J-Århus Få fælles stationer
Takststruktur		X		
Organisering af udbud			X	Der skal udbydes og opnås enighed mellem to udbydere
Tidsperspektiver		X		

Regionaltrafikken mellem Tinglev og Padborg

Regionaltrafikken mellem Tinglev og Padborg er principielt afgrænset mod syd af den tyske grænse, mens endepunktet mod nord ligger ved hovedbanens afgrening til Sønderborg i Tinglev.



	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomfang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
Regionaltrafikken Tinglev-Padborg	0,1 mio. togkm	1%	3 mio. personkilometer	Efter 2015 i sammenhæng med anden trafik

Transportomfang bygger på data fra 2002 og omfatter regionalrejser mellem Tinglev og Padborg

Da strækningen Tinglev-Padborg ligger på hovedbanen og berøres af trafik fra såvel nord som syd, er forholdene for den tilstødende og gennemgående trafik relevant at tage i betragtning.

Trafikken mod nord er kontraktbestemt og varetages af DSB, som ligeledes trafikerer strækningen Padborg-Tinglev med internationale tog til Tyskland fra Århus og København.

Tilsluttende tysk trafik Hamburg-Flensburg/Padborg er i øjeblikket i udbud hos Land Schleswig-Holstein's trafikudbydermyndighed Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH (LVS), med driftsstart december 2005.

Trafikeringsmuligheder

Udgangspunktet for undersøgelserne er DSB's forventede trafik fra 2006, jf. linediagram.



Udover at DSB fortsat kan betjene strækningen Tinglev-Padborg med tog fra nord, der vender i Padborg, er der følgende trafikeringsmuligheder:

- DSB's trafik fra nord forlænges til Flensburg
- Regionaltrafikken Tinglev-Padborg udbydes
- Regionaltrafikken Tinglev-Flensburg udbydes

I forbindelse med udbudet af trafikken Hamburg-Flensburg/Padborg vurderede LVS, at det ikke ville være relevant at bede om bud på en forlængelse af trafikken til Tinglev. Årsagen hertil var en forventning om for høje priser på denne udvidelse, bl.a. på baggrund af, at det kræver dansk togkontrol (ATC) og dansk togradio at fortsætte til Tinglev samt at der anvendes et andet strømsystem i Danmark. Alene installering af ATC koster omkring 1,5 mio. kr. pr. togsæt/lokomotiv.

Passagermæssigt er Flensburg det naturlige knudepunkt for trafikken i grænseregionen, med dobbelt så mange passagerer til/fra danske stationer som Padborg og knapt tre gange så mange som Tinglev, og dermed vil det være en fordel, hvis trafikken frem for at afgrænses i Padborg kunne have Flensburg som endepunkt. Mod nord ville det på tilsvarende vis være mere hensigtsmæssigt for passagererne med direkte forbindelse til Kolding eller Fredericia. At bruge Padborg som slutpunkt for trafikken på både den danske og den tyske side kan kun begrundes med, at Padborg er systemovergang mellem det danske og det tyske net.

DSB's trafik fra nord forlænges til Flensburg

På ovenstående baggrund vurderes det, at den bedste løsning vil være at lade DSB forlænge sine togforbindelser fra nord til Flensburg. Fordelen ved denne løsning er, at regionens 'store station', Flensburg, kan nås fra både nord og syd uden togskifte. Kun DSB vil kunne køre denne trafik indtil 2014, da DSB's kontrakt med Trafikministeriet ikke muliggør et udbud af regionaltrafikken mellem Fredericia og Tinglev. LVS, som udbyder trafikken Hamburg-Flensburg/Padborg, vurderer i øjeblikket mulighederne for at lade DSB køre til Flensburg – der vil i givet fald blive tale om en forhandlet kontrakt mellem LVS og DSB i tilslutning til den forhandlede kontrakt, som DSB allerede har med Trafikministeriet på betjeningen Fredericia-Padborg.

I den nuværende køreplan vil det ikke kræve ekstra togstammer for DSB at forlænge kørslen til Flensburg. Om det også vil være tilfældet i fremtidige køreplaner, kan ikke afgøres på nuværende tidspunkt, men forholdet vil have stor betydning for omkostningerne ved denne løsning.

Teknisk kræver løsningen, at DSB anvender IC3-togsæt eller andet/nyt dieselmateriel - materiel med tysk togkontrol (Indusi) og tysk togradio. 10 af DSB's IC3 togsæt er pt. udstyret med tysk togkontrol. Det vurderes, at der samlet set præcis vil være IC3-togsæt nok til samtidig betjening af Nordvestbanen, Sydbanen, den internationale trafik over Rødby-Puttgarden og trafik i Sønderjylland. Alternativt vil IC2-togsæt kunne anvendes, men togsættene skal i så fald godkendes af de tyske myndigheder og have installeret tysk togkontrol og togradio.

Regionaltrafikken Tinglev-Padborg udbydes

Hvis trafikken på strækningen Tinglev-Padborg udbydes separat og vindes af en anden operatør end DSB eller den operatør, som fra 2005 skal køre mellem Hamburg og Flensburg/Padborg, vil det betyde en betragtelig forringelse af forholdene for de rejsende på strækningen, da det vil indebære, at der på en rejse mellem Kolding og Flensburg skal foretages togskifte i såvel Tinglev som Padborg med forlænget rejsetid og generne ved togskifte til følge. Et sådant udbud må derfor betragtes som en løsning, der ikke er brugbar i trafikal og kundemæssig henseende.

Herudover er det en meget lille trafik at udbyde, medmindre den slås sammen med anden trafik i Sønderjylland, hvilket der først ses mulighed for efter udløbet af Arriva's kontrakt i 2010 eller ved udløbet af DSB's forhandlede kontrakt i 2014.

Regionaltrafikken Tinglev-Flensburg udbydes

For et separat udbud af regionaltrafikken Tinglev-Flensburg gælder samme overvejelser som for et udbud af regionaltrafikken Tinglev-Padborg. Dog synes denne løsning bedre, da der trods alt kun vil være risiko for ét togskifte på en rejse mellem Fredericia/Kolding og Flensburg. Ved udbud af den grænseoverskridende trafik kræves det imidlertid, at operatørens materiel er udstyret med såvel dansk som tysk togradio og -kontrol samt for elektriske tog mulighed for at køre på begge landes kørestrøm. Det vil i givet fald være muligt at lave et fælles udbud med LVS. Den forventede gevinst ved et udbud overskygges formentlig af omkostningerne ved at iværksætte et udbud af en løsning, som ikke er den optimale.

Samlet vurdering

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at udbyde regionaltrafikken mellem Tinglev og Padborg, da dette vil betyde kraftigt forringede forhold med risiko for to togskift på en rejse mellem Fredericia/Kolding og Flensburg. Der vil endvidere være tale om en meget lille udbudspakke.

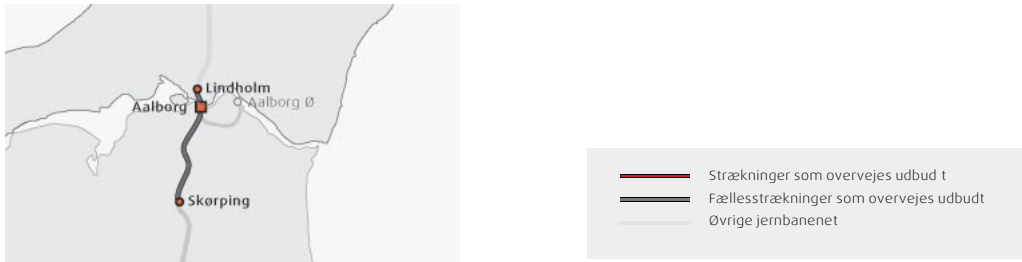
Den trafikalt og kundemæssigt bedste løsning vil være, at DSB viderefører sine tog til Flensburg.

Såfremt denne løsning ikke kan etableres, kan det overvejes at udbyde trafikken på strækningen Tinglev-Flensburg.

Fra 2014, hvor såvel DSB's trafikkontrakt som det pågående tyske udbud af trafikken Hamburg-Flensburg/Padborg udløber, vil der opstå nye muligheder for fælles udbud i hele korridoren Hamburg-Kolding/Fredericia, som bør overvejes.

Trafikken på Aalborg nærbane

Aalborg nærbane forløber mellem Skørping og Lindholm og betjener alle mellemliggende stationer på strækningen, hvoraf 4 stationer blev åbnet i december 2003. Aalborg nærbane ligger således på en fjernbanestrækning, men er eksplicit omtalt i DSB's kontrakt for 2005-2014 som en mulighed for udbud.



	Trafikomfang årligt	Andel af trafik til udbud	Transportomgang årligt	Fordelagtigt udbudstidspunkt
1 tog pr time på Aalborg nærbane	0,3 mio. togkm	2%	*	Tidligst 2010

* Da Aalborg nærbane er helt nyåbnet, findes der endnu ikke robuste passagerdata.

Til grund for nedenstående vurderinger ligger den trafik, som DSB kører fra 2006, jf. liniediagram.



Aalborg nærbane betjenes af to forskellige systemer – dels IC-tog, der kører til København, dels et lokalt system Skørping-Lindholm, der kører 1 gang i timen og indtil videre betjenes med MR-materiel. Derudover kører der et lyntog mellem Aalborg og København, som ikke standser ved stationerne på Aalborg Nærbane. Hvis trafikken på Aalborg nærbane skal udbydes er der i princippet to muligheder:

Den ene er at udbyde det lokale system, dvs. et tog i timen på den forholdsvis korte strækning mellem Skørping og Lindholm, i alt ca. 0,3 mio. togkm. pr år og samtidig lade DSB fortsætte med at betjene nærbanestationerne i sammenhæng med intercitytrafikken. Hvert andet tog på nærbanen vil dermed tilhøre DSB og hvert andet tog en ny operatør. Denne løsning synes ikke hensigtsmæssig. Trafikken som udbydes er for lille til at kunne udgøre et selvstændigt udbud af nogen interesse og delingen af nærbanesystemet i en udbudt og en ikke udbudt del er ikke anbefalelsværdig.

Alternativt skal DSB's intercitytog overspringe stationerne på Aalborg nærbane og et lokalt system skal betjene disse to gange i timen. Denne løsning er ikke kapacitetsmæssig mulig med den nuværende infrastruktur. Trafikstyrelsen skal i 2006 udarbejde et beslutningsgrundlag for opgradering af strækningen Hobro-Aalborg, som indbefatter en udskiftning af de utidssvarende sikringsanlæg mellem Hobro og Aalborg og en forøgelse af strækningshastigheden. Dette vil skabe mere kapacitet på strækningen, hvilket vil muliggøre, at Aalborg nærbane betjenes af to (eller flere) tog i timen, som alene betjener stationerne på nærbanen. Med beslutning om en opgradering Hobro-Aalborg i 2006 vil arbejdet tidligst kunne være gennemført 2009-2012.

Såfremt der træffes beslutning om at opgradere strækningen Hobro-Aalborg og dermed øge kapaciteten, kan det overvejes nærmere, om det vil være hensigtsmæssigt at ændre betjeningen af Aalborg nærbane, så der kører to selvstændige nærbanetog i timen. Selv med to tog i timen i et lokalt system fra 2010-2012 vurderes det dog stadig at være i underkanten til et selvstændigt udbud, men der kunne være gevinster ved at gennemføre et fælles udbud med f.eks. Nordjyske Jernbaner (Hirtshals-Hjørring og Skagen-Frederikshavn). Der foreligger dog ikke på nuværende tidspunkt beslutninger om at udbyde disse baner.

Det vurderes derfor mest hensigtsmæssigt at en nærmere stillingtagen til udbud af trafikken på Aalborg nærbane afventer beslutning om opgradering af strækningen Hobro-Aalborg. Denne forventes tidligst 2006, hvorefter der må gennemføres nærmere vurderinger af forhold omkring materiel, værksteder, klargøring, økonomi mv. samt mulighederne for et fælles udbud med trafikken på en eller flere andre baner.



● I perioden 2005-2014 skal mindst en tredjedel af DSB's nuværende togkilometerproduktion eksklusiv fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken udbydes. Det er besluttet med Trafikforliget af 5. november 2003. Som grundlag for politisk beslutning om hvilken trafik der skal udbydes, har Trafikstyrelsen analyseret og vurderet relevante forhold omkring udbud af trafikken i rapporten 'Udbud af togtrafik - beslutningsgrundlag'.

Trafikstyrelsen

National Rail Authority

Adelgade 13
DK 1304 København K
Telefon +45 : 7226 7000

Info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk