

**AFTALE MELLEM REGERINGEN (S OG RV) OG SF og  
ENHEDSLISTEN OM:**

**PASSAGERTOGTRAFIK I DANMARK 2015-2024**

**10. marts 2015**

## 1. Hovedelementer i aftalen

Som følge af de seneste års massive investeringer i kollektiv trafik vil der i løbet af de kommende år ske betydelige ændringer af jernbanens infrastruktur. Der bygges helt nye højhastighedsstrækninger, hastigheden på eksisterende strækninger opgraderes, og hovednettet elektrificeres, så der kan indkøbes moderne, driftsikre og miljøvenlige el-tog. Hertil kommer de igangværende projekter som fx signalprogrammet og en ny bane København-Ringsted.

Med Togfonden DK realiseres på sigt visionen om en jernbane, hvor togturen kun tager en time mellem Esbjerg-Odense, Aalborg-Aarhus, Aarhus-Odense og Odense-København. Effekterne af de hurtigere togforbindelser vil ikke kun gælde mellem de store byer. De hurtigere rejsetider vil sprede sig til hele landet via gode og hurtige regionaltogforbindelser.

Disse markante infrastrukturinvesteringer vil således ændre vilkårene for jernbanedriften i Danmark væsentligt, når de står færdige, men de vil også påvirke driftsvilkårene, mens de gennemføres. Når jernbanen undergår en så stor forandring i løbet af de kommende godt 10 år, er det helt afgørende, at en ny trafikkontrakt med DSB og planer for udbud hænger sammen med de planlagte investeringer.

Parterne er enige om at indgå en 10-årig kontrakt med DSB frem til ultimo 2024, som bygger på dagens organisering af jernbanesektoren. Kontrakten med DSB omfatter både fjern-, regional- og S-togtrafikken. Når hele infrastrukturen er under udbygning og omlægning i de næste 10 år, er det ikke hensigtsmæssigt i øget omfang at satse på udbud. Der vil være tvivl om, hvad der kan udbydes hvornår, og private operatører vil kræve for høj en kontraktbetaling, når risikoen for driftsforstyrrelser er stor.

For at kunne håndtere fremtidige forventede udbudskrav fra EU er parterne imidlertid enige om at igangsætte to analyser: En analyse af DSB's fremtidige organisering og en analyse af en masterplan for udbud. Det vil tage tid at skabe en udbudsegnet jernbanesektor i Danmark, og derfor finder parterne det nødvendigt at påbegynde disse analyser allerede i 2015, så der kan skabes en samlet strategi med klare udviklingsmål for jernbanen, hvor det er afgørende, at togpassagerernes behov imødekommes bedst muligt, og der fortsat sikres ordentlige vilkår for medarbejderne. I forlængelse heraf igangsættes en analyse af organiseringen af stationerne, herunder af om der kan skabes værdi ved at inddrage private aktører og kommunerne i udviklingen af disse.

### 1.1. Kontrakten med DSB

Parterne er enige om, at DSB skal levere et attraktivt og rettidigt togprodukt, der er let tilgængeligt for de danske togpassagerer. DSB skal gennem en sund økonomi og en god service bidrage til den fremtidige passagervækst. Passagerernes behov skal være i centrum, herunder skal DSB tilstræbe en ligebehandling af alle typer af passagerer uanset forskellige behov. DSB skal sikre høj transparens i særligt sine passagervendte aktiviteter og aktivt bidrage til sammenhængskraften i den kollektive trafik.

Parterne er enige om, at DSB skal levere trafikudvidelser, som medfører, at trafikomfanget i den nuværende fjern- og regionaltrafik stiger i kontraktperioden med 10 pct. til i alt 42,5 mio. togkm.

For at imødekomme de forventede mange nye passagerer samt væksten i trafikomfanget udvides antallet af siddepladser, så der over kontraktperioden køres med ca. 25 pct. flere pladskilometre i fjern-

og regionaltrafikken. Udvidelsen er baseret på den forventede passagerudvikling i kontraktperioden og vil blive tilpasset den faktiske passagerudvikling.

Parterne er endvidere enige om at følge op på, at DSB omsætter den stadig forberede infrastruktur til en højere hastighed for togene og dermed en kortere rejsetid for passagererne.

Parterne er enige om, at indføre et ambitiøst nyt *kunderrettidighedsmål*, som giver et mere retvisende billede af kundernes daglige oplevelse af togenes rettidighed.

Parterne enige om, at der skal stilles krav til DSB om tilfredse kunder, og at kundetilfredsheden ikke må falde i løbet af kontraktperioden.

Parterne er også enige om, at der er behov for at gøre assistancen til personer med handicap langt mere fleksibel end den er i dag. Derfor nedsættes varslingstiden fra 48 timer til 24 timer allerede efter sommerferien 2015, og der sikres døgnbemanding af kundecentret. Varslingstiden reduceres yderligere til 12 timer, så snart det er praktisk muligt. Varsling for assistance på Kystbanen fastholdes på 2 timer fsva. de afgang, som betjenes af handicapegnet materiel (med lavgulv), når denne integreres i den forhandlede kontrakt.

Efter de første 5 år af kontraktperioden vil der blive foretaget en evaluering af DSB's resultater. Hvis DSB ikke har leveret på tilfredsstillende vis, forpligter parterne sig til at tage de nødvendige skridt til finde en løsning, som muliggør en genopretning af DSB's målopfyldelse.

Parterne er enige om, at der skal gennemføres mere togtrafik for kontraktbetalingen. DSB's effektiviseringer i kontraktperioden reinvesteres i forbedringer for passagererne, hvilket især muliggør trafikudvidelser i takt med færdiggørelsen af de store infrastrukturinvesteringer, indkøb af nyt el-materiel og indsættelse af flere siddepladser til at imødekomme den forventede passagervækst. Der afsættes 41,4 mia. kr. i kontraktbetaling over den 10-årige kontraktperiode.

## **1.2. Nye el-tog**

I den kommende kontraktperiode påbegyndes anskaffelse el-materiel, som på sigt skal erstatte de nuværende dieseltog. Nyt elektrisk materiel er en forudsætning for at kunne realisere de hurtigere rejsetider, som Togfonden DK muliggør til gavn for passagerne. Parterne er enige om, at DSB skal forelægge et beslutningsgrundlag for forligskredsen vedrørende anskaffelse af nye el-tog som led i en samlet materielplan. Parterne noterer sig, at det eksterne review af IC4/IC2 anbefalede, at projektet videreføres. Det lægges derfor til grund for det videre arbejde, at DSB fortsætter idriftsættelsen af IC4/IC2.

## **1.3 Passagertrafik, som ikke udføres af DSB**

Parterne er enige om, at trafikken i Midt- og Vestjylland genudbydes.

Med aftalen forudsættes gennemført ændringer i DSB's trafik i kontraktperioden, således at regionaltrafikken i Nordjylland samt på Grenåbanen i henhold til gældende planer overdrages til henholdsvis regionalt ansvar og letbanedrift. Desuden noterer parterne sig, at IC-Bornholm indstilles,

jf. betingelserne i Aftale om Den fremtidige færgebetjening af Bornholm af december 2014. Der igangsættes en analyse af muligheden for at overdrage DSB's drift af Lille Syd til Region Sjælland.

Parterne er enige om, at Kystbanen gradvist adskilles fra trafikken over Øresund for dermed at reducere antallet af forsinkelser. Kystbanetrafikken kan mest hensigtsmæssigt drives som en integreret del af den forhandlede DSB-kontrakt, mens denne adskillelse sker, idet en forudsætning for en fuld adskillelse er, at et tilstrækkeligt antal strækninger på Sjælland er elektrificeret. Parterne noterer sig dog, at der pågår et analysearbejde sammen med svenskerne om muligheden for, at operatøren af den svenske del af Øresundstrafikken overtager den danske del, når adskillelsen er sket.

Nedenfor uddybes hovedelementerne i aftalen.

## **2. Ny trafikkontrakt med DSB**

Med aftalen indgås der en 10-årig trafikkontrakt med DSB. Kontrakten med DSB omfatter som udgangspunkt perioden 2015-2024 og omfatter fjern, regional og S-togtrafikken.

### **2.1. Hovedmål og evaluering efter 5 år**

Parterne lægger afgørende vægt på, at en ny forhandlet kontrakt med DSB sikrer, at DSB leverer det lovede rettidige togprodukt til kunderne. Parterne lægger endvidere afgørende vægt på, at Danmark får mest mulig jernbanetrafik for pengene. Et effektivt DSB er med til at sikre et økonomisk råderum i DSB til indkøb af nye el-tog og er en forudsætning for at kunne yde passagererne en god trafikbetjening og højt serviceniveau idenfor den afsatte kontraktbetaling.

For at kunne evaluere om målopfyldelsen for DSB er tilfredsstillende, vil parterne løbende følge udviklingen i særligt to målindikatorer for hhv. regularitet (operatørrettidighed) og effektiv anvendelse af de økonomiske midler (effektivitet).

Der vil efter de første 5 år af kontraktperioden blive foretaget en evaluering af DSB's resultater målt på disse indikatorer, som forelægges forligskredsen. Hvis DSB ikke har leveret tilfredsstillende forpligter parterne sig til – efter aftale i forligskredsen - at tage de nødvendige skridt til finde en løsning, som muliggør en genopretning af DSB's målopfyldelse. Ved opgørelse af målopfyldelsen tillægges opfyldelse af hhv. rettidighedsålet og effektivitetsmålet i ét år hvert 1 point. Såfremt DSB samlet set opnår mindre end 5 point i perioden 2015- 2019 kan kontrakten for udførelse af trafikken opsiges helt eller delvist.

#### *Hovedmål 1: Operatørrettidighed*

Parterne er enige om, at DSB skal sikre en operatørrettidighed for fjern- og regionaltog hhv. S-tog, som over kontraktperioden forbedres fra 93,6 procent til 95,1 procent for Fjern- og regionaltrafik og fastholdes på mindst 97,5 procent for S-tog.

Ved operatørrettidighed forstås den samlede togrettidighed med fradrag af forsinkelser, der skyldes forhold, som DSB ikke er ansvarlig for. Ankomster anses for rettidige, hvis de er forsinkede mindre end 3 minutter mens aflysninger grundet forhold hos DSB, der ikke er varslet med 72 timer, indregnes som en forsinkelse.

## *Hovedmål 2: Effektivitet*

Parterne er enige om, at DSB skal sikre en effektiv udnyttelse af de økonomiske ressourcer, hvilket både forudsætter en stadig bedre udnyttelse af givne produktionsressourcer og en optimal tilrettelæggelse af produktionen for at maksimere nettopassagerindtægterne. Det samlede effektiviseringskrav måles ved indtægtsdækningen i form af passagerindtægter pr. omkostningskrone, som forudsættes vedvarende at stige gennem kontraktperioden.

Effektivitetsmålet fastsættes i kontrakten for 3-årige perioder ad gangen og kan blive justeret – også nedad – bl.a. i lyset af den faktiske passager- og indtægtsudvikling for togtrafikken.

### **2.2. Trafikomfang**

Parterne er enige om, at DSB skal levere trafikudvidelser, som medfører at trafikomfanget i den nuværende fjern- og regionaltrafik stiger med 10 pct. frem til 2021 til i alt 42,5 mio. togkm. i 2021.

DSB skal som et led i trafikudvidelsen fra 2019 indføre et nyt direkte regionaltogssystem København-Køge-Næstved via den nye bane København-Ringsted hver time samt yderligere et tog hver time i dagtimerne hverdage, lørdage og søndage. Med dette tog skabes nye, hurtige forbindelser fra Sydsjælland til hovedstadsområdet. Dette svarer til en trafikudvidelse på 1,2 mio. togkm. årligt.

Regionaltogsbetjeningen Roskilde-Ringsted samt Ringsted-Nykøbing Falster skal fra 2019 udvides til også at omfatte to tog i timen om aftenen. Dette svarer til en udvidelse på i alt 0,4 mio. ekstra togkm. Den nye bane København-Ringsted forudsættes betjent med lyntog, et IC-tog og et regionaltog pr. time, som omlægges fra den gamle bane over Roskilde til den nye over Køge. Dette giver hurtigere rejsetider for passagererne.

Fra 2021 skal driften mellem København og Aarhus udvides med et nyt ekstra lyntog i hver retning pr. time. Dette tog indsættes som en ny hurtig lyntogsforbindelse, der kan udnytte hastighedsopgraderingen mellem Ringsted og Odense. Udvidelsen udgør i alt 2,6 mio. togkm. årligt.

Parterne er enige om, at styringen af DSB's trafikforpligtelse skal ske gennem Trafikeringsplanen, som fastlægger trafikomfanget, og hvornår togene placeres over driftsdøgnet samt Standsningsplanen, som fastsætter minimumskrav til betjeningen på de enkelte stationer samt en Linjeplan, som angiver kravet til gennemgående tog. DSB fastlægger selv køreplanen for, hvornår alle tog præcist skal køre.

Parterne er herudover enige om, at DSB skal tildeles større frihedsgrader i tilrettelæggelsen af trafikken ved, at trafikken i kontrakten er defineret som en minimumsforpligtelse. Dette betyder, at DSB frit kan vælge, hvorvidt der skal køre flere tog i det omfang, at dette kan betale sig. Parterne noterer sig, at de øgede frihedsgrader kan betyde visse omlægninger i trafikken på de enkelte delstrækninger, så svagt benyttede tog – typisk i ydertimerne – omlægges til at køre i tidsrum på samme delstrækninger, hvor afgangene kommer flere passagerer til gavn.

### **2.3. Krav til siddepladser**

For at imødekomme de forventede mange nye passagerer samt væksten i trafikomfanget udvides antallet af siddepladser, så der over kontraktperioden køres med ca. 25 pct. flere pladskilometre i fjern-

og regionaltrafikken. Udvidelsen er baseret på den forventede passagerudvikling i kontraktperioden og vil blive tilpasset den faktiske passagerudvikling, så DSB overholder de kontraktuelle belægningsmålsætninger. Disse vil svare til de nuværende krav til DSB's udbud af siddepladser, som stiller krav om, at alle passagerer kan få en siddeplads ved 90 % af togafgangene i myldretiden og i 95 % af de øvrige afgangene.

DSB er dog ikke forpligtet til at indsætte kapacitet udover sin faktiske materielkapacitet.

#### 2.4. Nyt mål for rettidighed, som afspejler kundeoplevelsen

Parterne er enige om, at indføre et nyt rettidighedsmål, som giver et mere retvisende billede af kundernes oplevelse. Det nye *kunderrettidighedsmål* skal være ens for både fjern-, regional- og S-togtrafikken og baseres på, at et tog er forsinket allerede efter 3 minutter og desuden skal der vægtes i opgørelsen for antallet af passagerer i toget. Herudover medregnes aflysninger. Parterne er i forlængelse heraf enige om, at DSB i samarbejde med BaneDanmark skal sikre en kunderrettidighed for fjern- og regionaltog hhv. S-tog svarende mindst til nedenstående tabel.

##### Årligt minimumskrav til kunderrettidigheden

Procent	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltrafik	81,3	81,8	82,4	82,9	83,4	86,1	86,8	87,4	88,1	88,7
S-tog	92,2	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,3	92,4	92,4

Anm.: Kystbane- og Kastrupbane-trafikken indgår i opgørelsen af fjern- og regionaltrafik.

Parterne er endvidere enige om, at DSB's pendlerkompensation fremover skal basere sig på det nye mål om kunderrettidighed. Hermed indføres et mål, som ligger sig tættere op ad den faktiske oplevelse, som pendlerne har, når deres tog er forsinket.

Parterne er også enige om at videreføre DSB's nuværende basiskompensationsordning uændret, idet der er tale om en kompensation, som udbetales på baggrund af den faktiske kundeoplevede forsinkelse.

#### 2.5. Hurtigere rejsetid

Rejsetiden har stor betydning for togets attraktivitet og er ligeledes en vigtig samfundsøkonomisk faktor, idet en reduktion af rejsetiden er et centralt mål for alle store baneprojekter. De samfundsøkonomiske resultater, som ligger til grund for den politiske beslutning om et projekt, er således i høj grad en afspejling af de tidsgevinster, som et projekt forventes at have. Derfor er parterne enige om, at stille krav til DSB om at reducere rejsetiden i takt med de løbende infrastrukturforbedringer, således at der sikres en hurtigere rejsetid til de danske passagerer i DSB's køreplaner.

Opfyldelsen heraf registreres gennem en opgørelse af hastigheden for togene, som skal vise en stigende udvikling for at reducere rejsetiden. Den faktiske køreplanhastighed opgøres som den gennemsnitlige hastighed i årets normale køreplan for alle fjern- og regionaltog hhv. S-tog opgjort på en typisk tirsdag udenfor ferieperioderne.

### Mål for gennemsnitlig årlig køreplanhastighed km/t

Km/timen	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Fjern- og regionaltog	82,0	82,5	78,9	80,5	80,5	82,5	83,3	84,8	87,1	87,1	87,7
S-tog	47,6	47,6	48,0	48,0	47,9	47,9	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7

Anm. At hastigheden i 2016 falder i kravet til fjern- og regionaltrafikken beror på, at gennemsnitshastigheden påvirkes af at de relativt langsomme tog i Øresundstrafikken indgår i kontrakten fra dette år. Åbning af nye stationer medfører, at gennemsnitshastigheden vil falde, hvad der f. eks. marginalt slår igennem på S-banen i 2018 (Køge Nord) og 2020 (Hillerød Syd).

## 2.6. Tilfredse kunder

Tilfredse kunder er en vigtig parameter i vurderingen af, om DSB tilbyder et godt og attraktivt togprodukt til de danske togpassagerer. Derfor er parterne enige om, at der skal stilles krav til DSB om tilfredse kunder og at kundetilfredsheden ikke må falde i løbet af kontraktperioden. DSB skal halvårligt fremsende resultatet af målingerne til Transportministeriet.

I tilfælde af, at der sker et fald på 1,0 på den benyttede skala fra én undersøgelse til den næst følgende skal DSB fremsende en redegørelse til Transportministeriet for tiltag til forbedring af kundetilfredsheden. Ligeledes skal DSB sende en redegørelse, hvis enkeltparametre opnår en tilfredshedsgrad under 3,75 på en skala fra 0-10.

Forbrugerrådet Tænk iværksætter som en del af Passagerpulsens nationale passagertilfredshedsundersøgelser. Parterne er enige om, at disse målinger skal erstatte DSB's egne målinger som grundlag for vurderingen af målopfyldelsen. Således vil DSB's kundetilfredshedsmålinger fremover ikke blive gennemført af DSB selv, men af Forbrugerrådet.

## 2.7. Takster

Parterne lægger vægt på, at DSB skal overholde takststigningsloftet i bekendtgørelsen. Parterne er endvidere enige om at videreføre DSB's forpligtelse til at yde en særlig rabat til udvalgte passagergrupper (pensionister, førtidspensionister, unge og personer med handicap), således at disse grupper opnår en rabat på minimum 25 pct. For personer med handicap gælder, at de kan rejse alene til halv pris eller medbringe en ledsager til én billets pris.

Parterne er enige om at give DSB større muligheder for prisdifferentiering, idet det nuværende prisloft på pladsbilletter ophæves. Parterne lægger vægt på, at DSB med dette instrument får mulighed for at sprede passagererne mere jævnt ud over døgnet, hvilket kan medføre øget komfort for de passagerer, som rejser på spidsbelastningstidspunkterne. Parterne er samtidig enige om at forpligte DSB til at tilbyde alternative afgang uden krav om pladsbillet, når der kræves pladsbillet med standardbilletter.

## 2.8. Internet i tog

Parterne noterer sig, at der i medfør af aftalen om Togfonden DK er aftalt en løsning, som skal sikre danskerne god internetdækning i alle tog på hele statens jernbanet. Målet er, at passagererne bl.a. skal kunne anvende toget som en funktionsdygtig arbejdsplads.

Parterne noterer sig i den sammenhæng, at forligskredsen om Togfonden DK har reserveret 100 mio. kr. til opgradering af Banedanmarks masteinfrastruktur med henblik på at sikre god internet- og mobildækning til togpassagererne. I den forbindelse har DSB forpligtet sig til at etablere såkaldte "repeatere" i DSB-togene, hvorved signalet langt bedre kan trænge ind i togene samt etablere WiFi både på stationer og i tog, som sikrer at kapaciteten yderligere kan deles mere ligeligt mellem passagererne.

## 2.9. Kystbanen og Øresundstrafikken

Parterne noterer sig, at der vurderes trafikale og rettidighedsmæssige fordele ved at Kystbanen i fremtiden drives i sammenhæng med den sjællandske regionaltrafik. Dette vil kunne ske gradvist mhp. fuld adskillelse, når flere banestrækninger på Sjælland er elektrificeret, og infrastrukturen er tilstrækkelig robust fx på grund af nye signaler, hvilket forventes at være tilfældet i begyndelsen af 2020'erne. Derfor er parterne enige om, at Kystbanen indtil da ikke skal udbydes, men i stedet drives som en integreret del af DSB-kontrakten, når DSB Øresunds kontrakt udløber 15. december 2015.

Herudover er parterne enige om at stille krav til DSB om at gennemføre en modernisering af de 24 først indkøbte Øresundstogsæt, som koordineres med den svenske modernisering. De 10 sidst indkøbte Øresundstogsæt moderniseres på tilsvarende vis, når disse opnår samme alder som de 24 togsæt.

Parterne lægger vægt på, at det vil være muligt at trække Øresundstrafikken ud af DSB-kontrakten med to års varsel, hvilket muliggør et evt. genudbud af Øresundstrafikken, når der i praksis bliver mulighed for at adskille driften på Øresundsbanen og Kystbanen i forventeligt begyndelsen af 2020'erne. Parterne noterer sig endvidere, at der pågår et analysearbejde sammen med svenskerne om muligheden for, at operatøren af den svenske del af Øresundstrafikken overtager den danske del, når adskillelsen er sket.

Med aftalen får Kystbanen samme status som den øvrige danske togtrafik.

## 2.10 Handicap

DSB skal så vidt muligt sikre, at personer med handicap kan benytte DSB's togprodukt på så lige vilkår som muligt i forhold til andre passagerer. Adgang til kollektiv transport er afgørende for, at personer med handicap i videst muligt omfang kan deltage i samfundet på lige vilkår.

Parterne er enige om, at der er behov for at gøre assistancen til personer med handicap langt bedre og mere fleksibel end den er i dag. DSB forpligtes derfor til at tilbyde en assistance, hvor varslingstiden nedsættes markant i forhold til i dag. Derfor nedsættes varslingstiden fra 48 timer til 24 timer allerede efter sommerferien 2015 og der sikres døgnbemanding af kundecentret. Varslingstiden reduceres yderligere til 12 timer, så snart det er praktisk muligt. Hermed yder DSB en assistance, som er langt bedre end EU-kravene på området.



Parterne er endvidere enige om at fastholde en varslingsperiode på 2 timer fsv. de afdelinger, som betjenes af handicapeget materiel (med lavgulv), når denne integreres i den forhandlede kontrakt, således at vilkårene for passagererne på Kystbanen ikke forringes.

Parterne noterer sig, at Kystbanen hermed har en kortere varslingsperiode end resten af landet, og derfor er parterne også enige om, at der så vidt muligt skal ske en harmonisering af varslingsperioden, således at en varslingsperiode på 2 timer på sigt kan komme til at gælde for hele landet.

## 2.11 Rapportering

For at sikre transparens i DSB's udførelse af togtrafikken og til dokumentation for kontraktens overholdelse er parterne enige om, at DSB skal fremsende rapporter til Transportministeriet om en relevante forhold vedrørende de forpligtelser, som følger af kontrakten. Dette gælder fx DSB's strækningsøkonomi, planer for stationsmoderniseringer, kompensationsordningen samt månedlige opgørelser i relation til driften. Disse rapporter ligger ud over de krav, som stilles til DSB gennem gældende regnskabsreglement for DSB samt i DSB-loven.

Rapporteringerne skal sikre, at DSB orienterer om alle væsentlige forhold vedrørende DSB's forpligtelser i medfør af kontrakten. Rapporteringerne skal endvidere sikre åbenhed og gennemsigtighed i de for kontrakten relevante oplysninger. Derfor lægger parterne afgørende vægt på, at de relevante oplysninger, som DSB sender til Transportministeriet, bliver løbende offentligt tilgængelige.

## 2.12 Øvrige elementer

Øvrige servicemål og kontraktelementer fastholdes som i den nuværende kontrakt.

Kontrakten mellem Transportministeriet og DSB vil træde i kraft, når der foreligger et godkendt aktstykke herom.

## 3. Den økonomiske ramme for DSB-trafikkontrakten

Parterne er enige om, at der skal gennemføres mere togtrafik for kontraktbetalingen. DSB's effektiviseringer i kontraktperioden vil muliggøre trafikudvidelser i takt med færdiggørelsen af de store infrastrukturinvesteringer, indkøb af nyt el-materiel og indsættelse af flere siddepladser til imødekomme af den forventede passagervækst.

Den samlede ramme fastholdes svarende til 41,4 mia. kr. over den 10-årige kontraktperiode. Kontraktbetalingen tilrettelægges, så kontraktbetalingen er relativt højere i starten af kontraktperioden med henblik på at forbedre DSB's resultat i de første kontraktår, jf. nedenstående tabel.

Kontraktbetaling til DSB											
Mio. kr. (PL15)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2015-24
<b>Kontraktbetaling</b>	<b>4.192</b>	<b>4.289</b>	<b>4.193</b>	<b>4.193</b>	<b>4.193</b>	<b>4.193</b>	<b>4.160</b>	<b>4.093</b>	<b>3.993</b>	<b>3.893</b>	<b>41.393</b>

Note: Kontraktbetalingen er inkl. S-togtrafik og integration af Øresundstrafik fra december 2015. I kontraktbetalingen er endvidere korrigeret for lokaltrafik, der overgår/forventes at overgå til henholdsvis Aarhus Letbane og region Nordjylland. Kontraktbetalingen er ekskl. tilskud til anskaffelse af dobbeltdekkervogne.

Forligskredsen noterer sig dog endvidere, at der forventes et underforbrug på Transportministeriets driftsramme for 2015 på 71 mio. kr. Disse midler afsættes i 2015 dels til dækning af udestående finansieringsbehov i DSB og dels til analyser af en masterplan for udbud samt en stationsanalyse (16 mio. kr.). Transportministeren forelægger aktstykke herom.

Med den økonomiske ramme fjernes den budgetregulering vedr. effektivisering af DSB, som på FL15 (§28.52.79) reducerer den samlede ramme til DSB med 313 mio. kr. årligt fra 2016.

## **4. Nye el-tog**

Det er lagt til grund for kontrakten med DSB, at der i den kommende kontraktperiode påbegyndes anskaffelse el-materiel, som på sigt skal erstatte de nuværende dieseltog på de strækninger, hvor der gennemføres elektrificering. DSB's økonomi forudsættes derfor i kontraktperioden at blive belastet af afskrivninger på nyt materiel, og der er indregnet en ramme på 1,5 mia. kr. til investeringer i nyt el-materiel inklusive følgeinvesteringer i DSB's økonomi for kontraktperioden. Den endelige omkostning fastsættes først i forbindelse med beslutning om de konkrete materielanskaffelser.

### **4.1. Beslutning om indkøb af nye el-tog**

Forligskredsen er enig om, at DSB skal forberede køb af nye elektrisk materiel til brug for betjeningen af Timemodellen, når infrastrukturen er etableret. Nyt elektrisk materiel er en forudsætning for at kunne realisere de hurtigere rejsetider, som Togfonden DK muliggør, til gavn for passagerne. Samtidig er nyt elektrisk materiel et væsentligt bidrag til en mere miljørigtig togdrift. En fremtidig materielstrategi skal bygge på, at der skal indkøbes nye elektriske Timemodelstog til lyntogstrafikken – som fra omkring midten af 2020-erne kan betjene Timemodellen. Der skal sikres overgang til el-drift i regionaltrafikken ved køb af nye elektriske regionaltog eller el-lokomotiver til at trække de eksisterende dobbeltdækkervogne. Såfremt IC4 kan indsættes i fuldt omfang, jf. nedenfor, forudsættes IC-trafikken betjent med eksisterende dieselmateriel, indtil IC4 er fuldt afskrevet. Forligskredsen noterer sig, at anvendelsen af IC4 i IC-trafikken - på grund af muligheden for at driftskoble - muliggør et driftskoncept med gennemgående tog fra København til bl.a. Herning, Struer og Frederikshavn.

For at sikre et grundigt og fagligt beslutningsgrundlag for anskaffelsen af nyt el-materiel, er forligskredsen enige om, at DSB skal udarbejde en samlet materielstrategi, som bl.a. indarbejder de anbefalinger, som den eksterne kvalitetssikring kom med til DSB's beslutningsgrundlag "Fremtidens tog". Forligskredsen lægger vægt på, at udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget sker i et tæt samarbejde mellem DSB og Transportministeriet.

Forligskredsen lægger vægt på, at det nye beslutningsgrundlag forholder sig til alle væsentlige risikofaktorer, og at DSB opnår enighed med den eksterne kvalitetssikring om hovedudsagnene i DSB's analyser, således at forligskredsen har et tilstrækkeligt solidt grundlag at træffe beslutning indkøbet af de nye el-tog på.

Parterne er enige om, at erfaringerne fra købet af IC4/IC2 skal indgå i arbejdet med anskaffelsen af nyt materiel. Parterne lægger således vægt på, at anskaffelsen af nyt materiel i videst muligt omfang baseres på gennemprøvet teknologi, så udvikling til særlige danske ønsker begrænses mest muligt. Parterne noterer sig i den forbindelse, at det i udgangspunktet betyder, at nyt materiel ikke kan forventes at have en funktionalitet og et serviceniveau, som adskiller sig fra europæisk standard. Parterne er enige om, at

muligheden for at kunne medtage barnevogne, kørestole, cykler mv. samlet set skal forbedres i forbindelse med anskaffelsen af nyt materiel.

Beslutningsgrundlaget rækker ud over kontraktperioden og skal bl.a. forberede anskaffelsen af nyt el-materiel til håndtering af den forventede passagervækst, fornyelse af materielflåden og betjening af Timemodellen.

DSB's beslutningsgrundlag skal forelægges for forligskredsen senest i 2016 med henblik på, at forligskredsen kan træffe beslutning om igangsætning af udarbejdelsen af udbudsmateriale for anskaffelsen af de materieltyper, som skal anskaffes som led i den samlede materielplan.

#### **4.2. Anvendelsen af IC4/IC2**

Parterne noterer sig, at det eksterne review af IC4/IC2 anbefalede, at projektet videreføres. Det lægges derfor til grund for det videre arbejde med beslutningsgrundlaget for materielanskaffelser, at DSB fortsætter idriftsættelsen af IC4/IC2 på baggrund af DSB's samlede overvejelser af transportbehov, økonomi og risici – set i forhold til Proses resultater og anbefalinger. Det lægges således til grund, at IC4/IC2 anvendes i togenes fulde økonomiske levetid, idet togene i en periode efter elektrificeringen af hovedstrækningerne forventes at betjene IC-trafikken, mens superlyntogene vil blive kørt af nye højhastighedstog. Parterne noterer sig, at der kan ske en tidligere udfasning af IC4 og IC2, såfremt der over kontraktperioden sikres et holdbart økonomisk råderum hertil. Parterne er således enige om, at også IC-trafikken på sigt skal overgå til betjening med el-materiel.

Parterne har noteret sig, at DSB anbefaler, at der ultimo 2016 tages stilling til hvor mange IC4/IC2, der skal færdiggøres og idriftsættes på baggrund af de yderligere erfaringer, der er gjort. DSB skal på den baggrund forelægge en anbefaling for forligskredsen om den videre færdiggørelse og idriftsættelse af IC4/IC2.

Parterne noterer sig, at en eventuel beslutning ultimo 2016 om ikke at anvende IC4/IC2 som forudsat, vil medføre en ændring i forudsætningerne for det beslutningsgrundlag, som DSB forudsættes at forelægge for forligskredsen i 2016. Forligskredsen lægger afgørende vægt på, at DSB i udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, som forventes forelagt for forligskredsen, har taget tilstrækkeligt højde for risikohåndteringen i forhold til en eventuel anbefaling fra DSB ultimo 2016 om en ændret forudsætning for anvendelsen af IC4/IC2, herunder ved at have forholdt sig til indkøbstakt og optioner i de fremtidige materielanskaffelser.

### **5. Analyse af DSB's organisering**

Parterne er enige om, at der er behov for en mere konsekvent opdeling af trafik- og myndighedsopgaver, hvor centrale produktionsressourcer i DSB på sigt adskilles fra operatøropgaven med at køre togene. Dette vil sikre en effektiv håndtering af de centrale produktionsfaciliteter, der har væsentlige træk til fælles med infrastrukturer som skinner og signaler. Målet er, at DSB skal foretage trafiksselskabslignende opgaver, og således fortsætte som et slags "Movia på skinnerne"

Parterne er enige om, at en central enhed under statslig kontrol, som har ansvaret for både billetsystemer, stationer og ejerskab af materiel, kan sikre et ensartet og sammenhængende togprodukt overfor passagerne, ligesom man kan drage nytte af stordriftsfordelene, når én aktør

varetager de samme funktioner i hele landet. Hvis produktionsapparatet ikke varetages hensigtsmæssigt – også i en situation med udbud – risikerer man at miste sammenhængen i den danske togtrafik.

Med aftalen forpligtes DSB's bestyrelse derfor til at forberede og gennemføre en organisatorisk ændring af DSB-koncernen, som sikrer, at der efter kontraktens udløb i 2024 er en organisation, der kan varetage sammenhængen i den danske togtrafik, uanset hvilke operatører, som måtte stå for togdriften. Parterne noterer sig, at DSB's bestyrelse har tilkendegivet, at man ikke ønsker at byde på eventuelle fremtidige udbud af togtrafik.

Ændringen af DSB-koncernen skal bestå i en opdeling af virksomheden indenfor rammen af DSB SOV, hvor DSB's togdrift (togoperatør og vedligehold) adskilles fra produktionsapparatet (togmateriel, stationer og tværgående systemer, herunder billetsystemer). Parterne lægger vægt på, at en sådan opdeling også vil rumme fordele gennem en mere transparent økonomi, hvor det tydeligere fremgår, hvad statens betaling til DSB går til.

DSB's bestyrelse skal primo 2016 fremlægge en implementeringsplan for forligskredsen, som skal konkretisere håndteringen af denne opdeling. Den samlede implementeringsplan skal eksternt kvalitetssikres, inden den fremlægges. DSB's bestyrelse skal efterfølgende og inden et af forligskredsen nærmere fastsat tidspunkt implementere de nødvendige ændringer i virksomheden.

Parterne noterer sig, at der i forbindelse med en omorganisering af DSB's virksomhed vil blive arbejdet på en ændring af DSB-loven, så denne understøtter DSB's nye organisering, herunder opdelingen i klare forretningsmæssige aktiviteter (togdrift) hhv. trafik- og myndighedsopgaver.

## **6. Analyse af masterplan for udbud og trafikken i Midt- og Vestjylland samt på Lille Syd**

Forligskredsen noterer sig, at EU-Kommissionen har fremsat forslag om en 4. jernbanepakke, hvor det foreslås en ændring af den såkaldte forordning om indkøb af offentlig service trafik, så al tilskudskrævende togtrafik skal i udbud. Tidshorisonten herfor er uklar, men det vurderes ikke at få konsekvenser i kontraktperioden.

Forligskredsen er derfor enig om, at udbud af togtrafik er et vilkår, som skal forberedes i den kommende kontraktperiode. Et helt afgørende element i den sammenhæng er, at der sikres en samlet statslig varetagelse af produktionsapparatet. Det er nødvendigt med en statslig varetagelse, idet politisk kontrol med de dele af produktionsapparatet, der har karakter af naturlige monopoler eller er nødvendige for at passagerne oplever et sammenhængende produkt, er afgørende i et regime med fuldt udbud af togtrafik.

Forligskredsen er på den baggrund enig om behovet for at klarlægge, hvordan udbud kan tilrettelægges og gennemføres mest hensigtsmæssigt med henblik på at opnå de bedste og billigste løsninger. Det skal herunder undersøges grundigt, hvordan det i forbindelse med udbud sikres en fortsat sammenhængende togtrafik og i videst mulige omfang undgå snitfladeproblematikker. Udbudsanalysen skal således foregå i koordination med en analyse af DSB's organisering.

Udbudsanalysen skal tage sigte på en situation, hvor al togtrafik kan være udbudt i ca. 2030, idet gennemførelse af yderligere udbud i udgangspunktet først forudsættes at ske efter 2024, hvor DSB-kontrakten udløber.

Udbudsanalysen skal således afdække, hvornår og hvordan der i koordination med de besluttede forbedringer og udbygninger af infrastruktur, elektrificering og fornyelse af materiel kan gennemføres udbud af jernbanetrafikken, der er økonomisk fordelagtigt.

Udbudsanalysen skal afdække, hvordan udbud bedst håndteres, så brugerne af togtrafikken oplever en attraktiv, brugervenlig og sammenhængende togtrafik, og så netværksfordele i forhold til fx en effektiv anvendelse af det rullende materiel i videst mulige omfang fastholdes. Der skal ved udbuddene indgå relevante arbejdsklausuler, så der sikres ordentlige vilkår for medarbejderne. Udbudsanalysen forelægges forligskredsen.

Transportministeriet udarbejder et kommissorium for udbudsanalysen, som forelægges for forligskredsen til godkendelse. Udbudsanalysen forelægges ligeledes for forligskredsen, når analysen er gennemført i 2016.

### **6.1. Udbud i Midt- og Vestjylland samt mulig overdragelse af Lille Syd**

Forligskredsen er enig om, at trafikken i Midt- og Vestjylland genudbydes. Det nuværende udbud udløber ultimo 2018 med option på forlængelse til ultimo 2020. Forligskredsen træffer beslutning om, hvorvidt optionen i den nuværende kontrakt skal kaldes, og genudbuddet dermed først får driftsstart ultimo 2020. Dette sker på baggrund et oplæg fra Transportministeriet til forligskredsen i 2015.

Parterne noterer sig, at der kan være fordele ved at sammenbinde driften på den nordlige del af Lille Syd (Køge-Roskilde), som i dag køres af DSB, med Østbanen (Køge-Rødvig/Faxe Ladeplads), som i dag køres af Regionstog. Derfor er parterne enige om, at der igangsættes en analyse til af mulighederne for at overlade ansvaret for trafikken på strækningen Køge-Roskilde til lokal udførelse. Analysen forelægges forligskredsen i 2016.

## **7. Analyse af stationsområdet**

I sammenhæng med opdelingen af DSB's virksomhed er parterne enige om at rette et særligt fokus på stationsområdet. Derfor er parterne enige om at igangsætte en stationsanalyse, som har til formål at afdække mulighederne for at optimere DSB's og Banedanmarks drift af de danske stationer samt mulighederne for at andre interessenter, fx kommuner, foreninger eller private aktører, anvender bygninger og arealer tilknyttet stationerne.

Transportministeriet udarbejder et kommissorium for Stationsanalysen, som forelægges for forligskredsen. Stationsanalysen forelægges ligeledes for forligskredsen, når analysen er gennemført i 2016.