

## Faktaark om erfaringer med udbud

Generelt er der er i Danmark og udlandet gode erfaringer med at udbyde togtrafik. Erfaringerne viser, at udbud forbedrer punktligheden og passagertilfredsheden samtidig med, at indkøbet af togtrafik bliver billigere.

I Danmark er udbuddet i Midt- og Vestjylland et eksempel på, at man gennem brug af udbudsinstrumenter kan opnå besparelser på kontraktbetalingen med en forbedret driftsstabilitet og passagertilfredshed.

For Metroen har drift og vedligeholdelse været udbudt siden etableringen.

I eksempelvis Tyskland, Sverige og Norge går tendensen mod, at mere og mere af togtrafikken sendes i udbud.

I Danmark understreger de mindre gode erfaringer med udbuddet af Kystbanen som en del af Øresundstrafikken vigtigheden af, at udbud tilrettelægges og gennemføres i et velafgrænset set-up med færrest mulige trafikale og organisatoriske snitflader og klare incitament for de involverede parter.

Gennem en ny organisering af Øresundstrafikken, hvor trafikføberansvaret for strækningen Østerport-Malmø overdrages til Skånetrafiken, ryddes der op i den meget komplicerede organisering ved, at der kun er én trafikføber og én operatør for Kystbanen hhv. Øresundstrafikken.

Som et led i overdragelsen af trafikføberansvaret til Skånetrafiken adskilles trafikken på Kystbanen fra den øvrige Øresundstrafik, således driften af Kystbanen ikke længere påvirkes af fjerntogstrafikken fra Sverige. Endeligt sikres der gennem en ny organisering, at Skånetrafiken er ansvarlig for de strækninger, hvor der er flest svenske passagerer, mens DSB er ansvarlig for at drive trafikken på Kystbanen – sammenkædet med den sjællandske regionaltrafik - hvor der er flest danske passagerer.

Den fremtidige S-togstrafik vil i forbindelse med overgangen til automatisk drift blive udbudt i en samlet og afgrænset pakke til en operatør, som både skal være ansvarlig for infrastruktur og selve driften. Det skyldes, at der i en automatisk drift sammenlignet med konventionel drift er en særlig afhængighed mellem infrastruktur og drift. Udbuddet gennemføres med organisatorisk ud-



gangspunkt i en OPP-konstruktion med DSB som den offentlige part på samme måde som Metroselskabet er i dag for Københavns Metro. I løbet af foråret 2018 vil Transport-, Bygnings- og Boligministeriet gennemføre en analyse af, hvordan den præcise organisering med udgangspunkt i et OPP mest hensigtsmæssigt tilrettelægges og drives. Analysen vil i den forbindelse også afdække markedsmæssige forhold, økonomiske incitamenter og udbudsregimet for den videre drift af automatiske S-tog.

Regeringen har i juni 2017 indgået aftale om mere udbud af togtrafik i Midt- og Vestjylland samt om decentralisering af trafikføberansvaret for strækningen Roskilde-Køge til Region Sjælland med køreplanen for 2020. I august 2017 overtog Region Nordjylland på samme måde trafikføberansvaret for den nordjyske regionaltrafik. Endeligt blev DSB's drift af Odder-Grenaa-banen afviklet tilbage i august 2016, da strækningen erstattes af letbanen i Århus. Med overdragelse og udbud af den danske del af Øresundstrafikken samt med OPP-projektet for et automatisk S-banesystem vil der således være en stor del af den danske togtrafik, der er decentraliseret, udbudt eller på anden måde gjort markedsmæssig, jf. nedenstående tabel:

	Togkilometer		Rejser	
	2016*	Fremtid	2016*	Fremtid
Udbudt trafik	12 %	41 %	4 %	75 %
Decentral trafik (regionalt ansvar)	0 %	4 %	0 %	2 %
Forhandlet trafik (DSB)	88 %	55 %	96 %	23 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

\*1. januar 2016