

Hovedelementer i ny aftale om Passagertogtrafik i Danmark

Ny 10-årig kontrakt med DSB

- Trafikomfanget i fjern og regionaltrafikken stiger i kontraktperioden med 10 procent og der kommer flere pladser. Antallet af pladskilometre er således beregnet til at stige 25 procent i kontraktperioden, men det vil afhænge af den faktiske passagervækst.
- Der indføres en nyt ambitiøst mål for punktlighed, som afspejler kundeoplevelsen. Et tog vil nu være forsinket allerede efter 3 minutter. Aflyste tog medregnes fremover som en forsinkelse. Og et forsinket tog med mange passagerer tæller mere end tog med få passagerer i opgørelsen af, om DSB opfylder målet for punktlighed.
- Pendlere kompenseres for forsinkelser på baggrund af det nye mål.
- Der stilles 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.
- Der 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.
- Varslingstiden for handicaprejser nedsættes 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 vil være på 2 timer.
- DSB skal slå markedsgennemsnittet med hensyn til at effektivisere virksomheden. DSB skal som minimum skal have reduceret omkostningerne med yderligere 380 mio. kr. årligt i 2024 ud over den hidtidige effektiviseringsplan "Sundt DSB", som DSB netop er kommet i mål med.



- DSB's effektiviseringer "reinvesteres" i togtrafikken, til gavn for passagererne, så der kommer flere afgange og flere pladser.
- Efter de første 5 år af kontraktperioden skal der foretages en evaluering af DSB's resultater. Hvis DSB ikke har leveret på tilfredsstillende vis, kan kontrakten med DSB opsiges helt eller delvist.

Side 2/2

Masterplan for udbud

- Trafikken i Midt- og Vestjylland genudbydes.
- Der igangsættes en udbudsanalyse, som skal klarlægge, hvordan al togtrafik i Danmark kan udbydes samtidig med, at der sikres sammenhæng i den kollektive togtrafik.
- DSB's organisation skal analyseres med henblik på at forberede DSB på et fremtidigt scenarie med udbud af al togtrafik.

Analyse af stationsområdet

- Der igangsættes 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.

Kystbanen og Øresundstrafikken

- Lægges ind i DSB-kontrakten fra medio december 2015.
- Øresundstrafikken adskilles fra Kystbanetrafikken, så snart det kan lade sig gøre, for at opnå øget rettidighed.
- Øresundstrafikken kan trækkes ud af DSB-kontrakten med to års varsel, hvilket muliggør et genudbud af Øresundstrafikken, når der i praksis bliver mulighed for fuldt at adskille driften på Øresundsbanen og Kystbanen.