



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 28. oktober 2005
J.nr. : 004-000281

Trafikudvalget har i brev af 11. oktober 2005 stillet mig følgende spørgsmål 26 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 26:

"Kan ministeren bekræfte, at fordelingen af indtægter mellem DSB og Arriva på strækningen Skanderborg-Århus gør, at DSB på sine kommende regionaltog Århus-Fredericia ikke påtænker at standse på nærbanestationerne mellem Skanderborg og Århus – ikke fordi der ikke er passagergrundlag, men fordi indtægterne herfra ville tilfalde Arriva?"

Svar:

Spørgsmålet svarer i sin substans, om end ikke i geografi, til spørgsmål som jeg besvarede for udvalget i samlingen 2003 – 2004 (TRU alm. del spørgsmålene 235 - 241), hvorfor jeg her kort vil præcisere:

ARRIVA modtager billetindtægter for indenamtslige rejser på fællesstrækninger, hvis ARRIVA betjener stationen hvor rejsen afsluttes. Billetindtægter for rejser udover amtsgrænsen fordeles imellem DSB og Arriva efter en række fastsatte delingspunkter. Den anvendte model for indtægtsdeling er fastlagt ud fra en fordelingsprocedure under anvendelse af færrest mulige ressourcer.

Nærbanestationerne Hørning og Viby J betjenes af ARRIVA i hovedparten af driftstiden med to tog i timen i hver retning. DSB er frit stillet overfor en eventuel betjening, jf den forhandlede kontrakt med DSB 2005-2014, der udmønter trafikaftalen fra 2003. En beslutning om, at DSB standser på nærbanestationerne Hørning og Viby J., kan alene træffes af DSB. I forbindelse med valget af standsningsmønster har DSB bl.a. oplyst følgende:

"Det standsningsmønster som DSB har valgt, skyldes en kombination af køreplanstekniske forhold, samt det forhold, at indtægterne mellem Viby/Hørning og Århus ikke tilfalder DSB".

Det vurderes således, at man ikke kan sige, at indtægtsdelingen alene og entydigt påvirker DSB's incitament til at mindske betjeningen af stationerne på fællesstrækningerne. Det kan eksempelvis lige så vel være et lavt passagertal, der bevirker, at betjeningen af en given station reduceres. Tidligere undersøgelser for hhv. Hadsten, Hjerm, Hinnerup, Holstebro og Langå peger dog i retning af – eventuelt i kombination med lave passagertal – at DSB's incitament til at betjene stationerne ud over minimumsbetjeningen i visse tilfælde er begrænsede.

For så vidt angår de køreplanstekniske forhold, har Trafikstyrelsen beregnet, at såfremt DSB med det nye togsystem imellem Fredericia og Århus skal betjene Skanderborg, Hørning og Viby J, vil køretiden blive forlænget med 6 – 7 minutter. Da den forlængede køretid kan ændre produktionsforudsætningerne i Århus og udløse et merforbrug af materiel, kan dette også være en forklaring på det valgte standsningsmønster.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen