



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 12. januar 2009  
Dok.id 768593  
J. nr. 004-U18-763

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. december 2008 stillet mig følgende spørgsmål 172 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

**Spørgsmål nr. 172:**

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor der ikke i genudbudet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland stilles krav om minimum halvtimesdrift på de pågældende strækninger, i og med både passagerunderlaget og sporkapaciteten er tilstede, og desuden bedes ministeren gøre rede for, hvorfor der i stedet er valgt en mere vag formulering med optioner."

**Svar:**

I genudbuddet er betjeningen mellem Esbjerg og Varde udvidet fra to tog i timen i myldretiden til to tog i timen i tidsrummet ca. kl. 6-18 mandag-fredag. Desuden er der stillet krav om 2 tog i timen på strækninger og i tidsrum som i dagens trafik.

Dog er 4 tog i tidsrummet kl. 10-13 på strækningen Århus Viborg lagt ud som en option, idet de samfundsøkonomiske beregninger i den statslige trafikplan peger på, at der uden for myldretiden kører for mange tog på strækningen. Optionen vil gælde hele kontraktperioden, og de fjernede afgangene kan således indsættes igen i forbindelse med et køreplansskifte. Desuden gøres det ene af de to tog i timen mellem Herning og Århus mandag-fredag i dagtimerne til et såkaldt regionalt lyntog, der kun standser ved de større mellemstationer. Herved reduceres betjeningen af de mindre mellemstationer på denne strækning til time-drift.

Skulle der stilles yderligere krav til halvtimesdrift, ville det betyde en væsentlig udvidelse i forhold til i dag, og da passagergrundlaget er beskedent, er det sandsynligt, at statens tilskud til trafikken i Midt og Vestjylland vil blive øget betydeligt. De samfundsøkonomiske beregninger i den statslige trafikplan peger desuden på, at eventuelle betjeningsudvidelser ville være mere relevante på andre strækninger.

Muligheden for at udnytte optioner giver den fleksibilitet, at der kan ske justering af trafikomfanget, hvis der måtte vise sig et ændret trafikalt behov i løbet af kontraktperioden. Med optionerne bliver prisen for yderligere trafik fastlagt



allerede ved kontraktindgåelsen, hvilket betyder at man på bedst muligt grundlag efterfølgende kan træffe politisk beslutning om trafikens omfang.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Lars Barfoed