



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 26. januar 2012
J. nr. 2012-69

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. januar 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 282:

Vil ministeren i forlængelse af svaret på TRU alm. del - spørgsmål 63 redegøre for, hvordan ministeren stiller sig i forhold til den pressemeddelelse, som DSB udsendte den 20. januar 2011, hvor det fremgår, at DSB inden udgangen af 2011 vil overtage togdriften på Odderbanen og i den forbindelse indsætte nye tog?

Svar:

Samdrift mellem Odderbanen og Grenaabanen har været drøftet siden nærbaneforliget i 1999, der afsatte 250 millioner kroner til forbedring af nærbaner i Østjylland og omkring Aalborg.

De fysiske anlæg til en forbedring af nærbanerne blev afsluttet i 2004 i form af en ny sporforbindelse på Århus H, der skulle gøre det muligt at køre direkte tog mellem Grenaabanen og Odderbanen.

Aarhus Nærbane skal endvidere indgå i 1. etape af den fremtidige Aarhus Letbane, der skal supplere de to jernbaner med en ny letbanestrækning fra Nørreport over Skejby til Lystrup.

DSB's daværende ledelse indledte efter Transportministeriets oplysninger for et par år siden en dialog med Region Midtjylland om en samdrift af Grenaabanen og Odderbanen, og ved årsskiftet 2009/2010 modtog Region Midtjylland et tilbud fra DSB, som parterne siden har forhandlet.

På den baggrund blev der i 2011 udarbejdet en hensigtserklæring mellem parterne, som efter Transportministeriets informationer indebar, at DSB inden udgangen af 2011 skulle indsætte nye tog samt overtage kørslen på Odderbanen. Hensigtserklæringen indebar endvidere, at Region Midtjylland kunne indgå forhandlet kontrakt med DSB om driften af Aarhus letbane i en periode efter åbningen af letbanen.

I henhold til PSO-forordningens art. 5, stk. 6. kan offentlige myndigheder ikke indgå kontrakter om offentlig trafikbetjening, når det gælder skinnekøretøjer som fx metro, sporvogne, uden forudgående udbud. Dette gælder således også for Aarhus letbane. Region Midtjylland har på den baggrund måttet trække deres tilsagn om en forhandlet kontrakt tilbage.

Efterfølgende viste det sig endvidere, at DSB's tilbud i hensigtserklæringen ikke



var i overensstemmelse med regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige vilkår for DSB, idet forudsætningerne i DSB's tilbud var beregnet ud fra marginaløkonomiske betragtninger.

Side 2/2

Der pågår mig bekendt fortsat drøftelser mellem DSB og de lokale parter om en aftale af samdriften mellem Grenaabanen og Odderbanen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen