



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 1. august 2016
J. nr. 2016-3043

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 2. juni 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Paulin (S).

Spørgsmål nr. 533:

Anerkender ministeren, at en tilbagevending til halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage på stationerne Birk Centerpark, Hammerum, Bording, Engesvang, Svejlbæk, Laven og Alken vil være med til at styrke disse lokalsamfund og begrænse antallet af borgere, der er afhængige af privatbilisme?

Svar:

Jeg er enig i, at større frekvens i den kollektive transport vil være med til at styrke de samfund, der betjenes. Tilrettelæggelsen af kollektiv transport er imidlertid altid en afvejning mellem hansynet til at forbedre betjeningen og omkostningerne herved. I nogle tilfælde består omkostningerne i, at man i så fald kommer til at svække betjeningen af andre brugere af den kollektive trafik.

I den nuværende kontrakt mellem Arriva og Transport- og Bygningsministeriet stilles der krav om et såkaldt lyntogssystem på strækningen Aarhus – Herning, i dag kaldet REX-tog, således at pendlere fra de større byer en gang i timen kan komme med et tog med færre stop og dermed hurtigere rejsetid. Dette har medført, at halvtimesdrift på stationerne Birk Centerpark, Hammerum, Bording, Engesvang, Svejlbæk, Laven og Alken er ophørt ved køreplansskiftet i december 2010, hvor kontrakten trådte i kraft.

Det blev inden indførelsen af lyntogssystemet vurderet, at dette samlet ville føre til rejsetidsgevinster, også når der blev taget højde for de passagerer fra de mindre stationer, der fik en længere ventetid. Det blev også vurderet, at disse rejsetidsgevinster kunne medvirke til at gøre det mere attraktivt at tage toget frem for bilen. Konkret blev det vurderet, at indførelsen af lyntogssystemet samlet ville give 50.000 flere passagerer om året.

Trafik- og Byggestyrelsens bearbejdning af data fra Arriva i nedenstående tabel viser, at passagertallet strækningen Aarhus-Herning, der betjenes med REX-tog, er steget markant set i forhold til den generelle udvikling i passagertallet i



Midt- og Vestjylland. Passagertallene på strækningen Aarhus-Herning bekræfter den oprindelige vurdering af, at indførelse af et lyntogssystem ville give 50.000 flere passagerer om året. I alle årene 2011, 2013, 2014 og 2015 er passagertallet mere end 50.000 større end i 2009, der var det sidste hele år under den tidligere kontrakt. 2012 var præget af sporarbejder på strækningen, og passagertallet er derfor lavere i dette år. Det bemærkes, at passagertal fra før 2010 er baseret på stikprøver og blandt andet ikke tager højde for aflysninger. Væksten i passagertallene kan derfor være større end angivet.

Passagerudvikling:

	Vækst 2009-2015
Aarhus-Herning	10,8 pct.
Midt- og Vestjylland (i Arrivas tog)	2,6 pct.

Kilde: Trafik- og Byggestyrelsens bearbejdning af data fra Arriva.

Strækningen mellem Herning og Skanderborg er enkeltsporet og har derfor en begrænset kapacitet i forhold til, hvor mange tog der kan køre. Derfor er det ikke muligt at opretholde halvtimesdrift på de mindre stationer og samtidig køre et lyntogssystem.

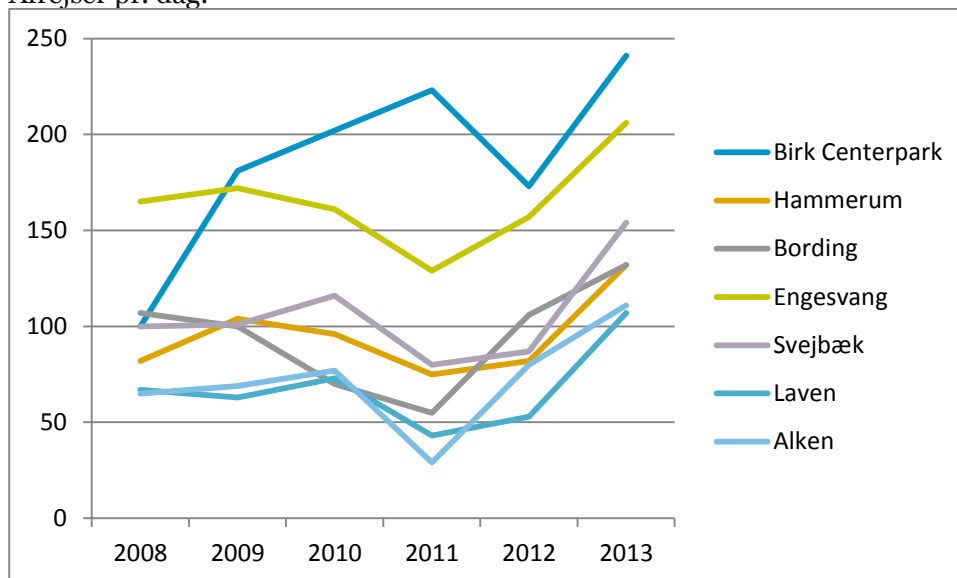
Arriva, der er operatør på strækningen, kører på en såkaldt nettokontrakt, hvor Arriva modtager billetindtægterne. Arriva har derfor en interesse i at indrette deres køreplaner efter passagerernes behov. Derfor er der også ét REX-tog hver vej, der om morgenen stopper på Birk Centerpark, selv om dette ikke kræves i kontrakten - fordi der vurderes at være et behov.

Arriva har oplyst, at de ved planlægning af køreplanen for 2016 vurderede om der ligeledes var behov for et stop med REX-tog på Birk Centerpark om eftermiddagen. Arriva har oplyst, at der, efter Arriva havde været i dialog med Aarhus Universitet Herning, viste sig ikke at være behov herfor.

Ministeriet har kigget på antallet af afrejser pr. dag på de nævnte stationer tre år før og tre år efter indførelse af lyntogssystemet. Nedenstående figur viser, at indførelse af lyntogssystemet i december 2010 i første omgang medførte et fald i antallet af afrejser, men også at antallet af afrejser siden er steget igen og i dag ligger på et højere niveau end før 2010.



Afrejser pr. dag:



Kilde: Vesttælling.

På baggrund af ovenstående mener jeg, at forventningerne til indførelsen af lyntogssystemet på strækningen Skanderborg-Herning er opfyldt.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt