



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. november 2020
J. nr. 2020-7551

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 18. september 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 750:

Vil ministeren redegør for, om der i kontrakten med Arriva – som står for at skulle overtage operatøransvaret på Svendborgbanen fra K21 i december 2021 – er taget højde for, at operatøren kan risikere at stå i en situation, hvor der vil være store udgifter til indsættelse af togbusser som følge af signalfejl?

Svar:

Det fremgår af kontrakten mellem mit ministerium og Arriva om togtrafikken i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen fra og med 13. december 2020, at:

”Tilskuddet er fast og skal således ikke være genstand for nogen ændring, ej heller ved uforudsete omkostninger for Operatøren (herunder for eksempel ved et uventet stort behov for Erstatningstransport), medmindre andet udtrykkeligt er angivet i denne Kontrakt.”, jf. Hovedkontraktens pkt. 4.2.

Der fremgår endvidere følgende af kontraktens Bilag 3, pkt. 4.1 om de fælles betingelser for kompensation til Arriva for henholdsvis omkostninger til erstatningstransport, ekstra administrationsomkostninger og indtægtstab ved særkøreplaner:

”Fejl i det hidtidige signalsystem frem til ibrugtagning af det nye signalsystem er ikke omfattede af kompensationsmodellen.”

Arriva kompenseres imidlertid i medfør af kontraktens Bilag 3, pkt. 4.2, for nettoudgiften til indsættelser af busser ved aflysninger som følge af det nye signalsystem. Dette gælder dog kun, indtil de nye signaler har vist sig pålidelige, jf. Bilag 3, pkt. 4.1.1:

”Kompensationsmodellen afspejler, at der i en periode kan være en større fejlrate for det nye signalsystem, end Operatøren med rimelighed kunne forvente. Der kan derfor alene komme kompensation til udbetaling indtil det



tidspunkt, hvor det nye signalsystem har opnået og vedligeholdt en bestemt funktionalitet.

Der kan således beregnes compensation for det nye signalsystem, indtil fejlrateniveauet for det nye signalsystem samlet set på de udbudte strækninger (undtaget strækningerne Tønder – Niebüll og Varde – Nørre Nebel, jf. pkt. 4.1) i en sammenhængende periode på 12 måneder er nået ned på et gennemsnitligt niveau svarende til det gennemsnitlige fejlrateniveau for det hidtidige signalsystem på samme strækninger. Dette er i perioden 2014-2016 opgjort til 0,2 pct.

Ovenstående periode på 12 måneder skal ligge efter, at det nye signalsystem er udrullet på samtlige de udbudte strækninger med undtagelse af Option B (Tønder – Niebüll) og Option C (Varde – Nørre Nebel).

Dette gælder dog ikke, hvis fejl i det nye signalsystem i denne periode har ført til, at der på en eller flere af de udbudte strækninger har været en Særkøreplan, der berettiger til compensation, jf. pkt. 4.3 [om compensation for indtægtstab ved Særkøreplaner].”

Jeg henviser i øvrigt til mit svar af 9. september 2020 på TRU-spørgsmål nr. 637 (alm. del).

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht