



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. december 2020
J. nr. 2020-9192

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. november 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Hans Kristian Skibby (DF).

Spørgsmål nr. 116:

Vil ministeren med henvisning til artiklen ”Slut med morgentoget til Herning”, bragt i Brandebladet den 21. november 2020, sikre tilvejebringelse af den bagvedliggende dokumentation, der ligger til grund for den – efter Danske Folkepartis vurdering – forkerte beslutning om at sløjfe den daglige morgenafgang fra Brande mod Herning kl. 7.13, som er konsekvensen, når Arriva den 13. december 2020 overtager togdriften mellem Vejle og Struer? Ændringen i køreplanen betyder, at toget mod Herning fra den 14. december 2020 først afgår fra Brande kl. 7.42, og derfor først er i Herning få minutter i kl. 8.00, hvilket er for sent til, at de mange mennesker, der benytter toget til eksempelvis uddannelse og beskæftigelse i nabokommunen, kan komme frem i tide.

Svar:

Jeg kan oplyse, at Arrivas køreplan følger af genudbuddet i 2017-2019 og den bagvedliggende politiske aftale af 9. juni 2017 om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v., som også Dansk Folkeparti er en del af.

Med aftalen besluttede partierne at genudbyde trafikken med udgangspunkt i de gældende krav i statens kontrakter med henholdsvis DSB og Arriva. Der blev dog samtidig aftalt enkelte ændringer, herunder at *”[s]trækningen mellem Herning og Vejle betjenes fast med et tog i timen. Hermed bortfalder enkelte myldretidsafgange.”* Der er med andre ord tale om et bevidst fravalg af en del af morgentrafikken på strækningen.

Mit ministerium indarbejdede følgelig denne og de øvrige aftalte ændringer i udbudsmaterialet, som forinden offentliggørelse blev gennemgået for partierne bag den politiske aftale.

Selve betjeningskravet for Vejle-Herning fremgår af den nye trafikkontrakt, hvor det angives, hvor mange tog Arriva skal køre per døgn per retning, i hvilke tidsrum på ugens dage, og med hvilken frekvens.



Arriva sendte i overensstemmelse med trafikkontrakten i starten af 2020 deres køreplanforslag for 2021 (K21) til godkendelse i ministeriet, som gennemgik og godkendte forslaget med udgangspunkt i kontraktens betjeningskrav.

Derudover kan det oplyses, at Arriva i henhold til kontrakten skal samarbejde med infrastrukturforvaltere og tog- og trafikselskaber i de betjente samt tilgrænsende områder. De skal i den forbindelse tilgodese kundernes behov og lokale hensyn, f.eks. skolernes ringetider - men de skal også sikre gode korrespondancer til anden kollektiv trafik og tilgodese betjeningen af flest mulige passagerer. På den baggrund har køreplanerne været i høring hos trafikselskaberne. Arriva har på baggrund af disse høringer tilpasset køreplanerne, hvor det har været muligt. Det samme gør sig gældende omvendt, hvor trafikselskaberne tilpasser deres køreplaner ud fra input fra Arriva, hvis det er muligt.

Jeg kan tilføje, at Arriva arbejder ud fra et ”bedst for flest”-princip, når de udarbejder deres køreplaner. Forløbet omkring den nye køreplan giver efter min opfattelse ikke grund til at sætte spørgsmålstegn ved, at Arriva også har gjort det i dette tilfælde.

Jeg henviser i øvrigt til mit svar på TRU-spørgsmål 117 (alm. del), for så vidt angår det relaterede spørgsmål om konsekvenser ved at ændre på den aftalte betjening af strækningen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht