

Talemanuskript til besvarelse af samrådsspørgsmål D om morgentog mellem Herning og Vejle

[Indledning]

Tak for ordet.

Hr. Christoffer Aagaard Melson (V) og hr. Kristian Jensen (V) har stillet følgende samrådsspørgsmål:

"Vil ministeren redegøre for dialogen med Vejle, Ikast Brande og Herning Kommune op til omlæggelsen af togafgangene på strækningen mellem Herning og Vejle den 12. december 2020, og mener ministeren, at denne har været tilfredsstillende i lyset af de store negative konsekvenser af omlæggelsen for kommunerne, ungdomsuddannelserne og eleverne? Ministeren bedes i øvrigt redegøre for, hvilke initiativer ministeren agter at tage som følge af de negative konsekvenser af omlæggelsen, herunder om ministeren vil gå i dialog med de berørte kommuner og arbejde for en ny køreplan med en mere hensigtsmæssig togbetjening mellem Herning og Vejle?"

Arriva overtog som bekendt togtrafikken på strækningen Vejle – Herning – Struer fra DSB ved køreplansskiftet den 13. december 2020, og jeg vil starte med at skitsere forløbet frem til operatørskiftet i december 2020.

Arriva har kørt tog i Midt- og Vestjylland siden 2003. Det har de helt overvejende gjort godt, billigt, pålideligt og til glæde for de jyske togpassagerer.

Erfaringerne fra det første udbud var sådan, at man fra politisk hold hurtigt kunne blive enige om at genudbyde trafikken fra 2010 og 10 år frem. Det udbud vandt Arriva som bekendt også.

Med det udgangspunkt blev trafikken også udbudt en tredje gang fra 2020. Den udbudsproces blev forberedt og gennemført under den tidligere VLAK regering, hvor betjeningskravene også blev fastlagt.

Jeg vil i den sammenhæng fremhæve, at det var et kendt vilkår i den politiske aftale, at myldretidstogene ville udgå. Det er altså ikke en nyskabelse fra min tid som minister, og der blev ikke lagt skjul på det forhold i forhandlingerne op til indgåelsen.

Faktisk var morgenafgangenes bortfald et kendt vilkår helt fra første ordførermøde i februar 2017. Det fremgik klart af aftaleudkastene fra marts 2017 og frem til indgåelsen den 9. juni 2017, at afgangene ville udgå.

Forud for forhandlingerne gik Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i 2016 i gang med at identificere, undersøge og evaluere

forskellige trafikale pakker. Arbejdet er beskrevet i styrelsens rapport fra november 2016.

Rapporten var vedlagt som bilag til min besvarelse af TRU-spørgsmål nr. 117, som hr. Kristian Jensen stillede den 26. november 2020.

Det fremgår af rapporten, at morgentogene var et muligt tilvalg (tilvalg 5 og 6 på side 50), men kun hvis den dengang forudsatte Billundbane ikke blev realiseret.

Dialogen med Vejle, Ikast-Brande og Herning kommuner

Arriva

I forhold til høring og dialog med relevante interessenter er kontrakten skrevet sådan, at det er Arriva, der står for inddragelse af kommuner og trafikselskaber.

Helt præcist står der i kontraktens Bilag 2, pkt. 4.5.2, at:
”Høringen skal ske efter aftale med eller i samarbejde med relevante trafikselskaber og øvrige operatører.”

Det vil i denne sammenhæng sige Sydtrafik, Midttrafik og DSB.

Jeg har bedt Arriva om at gøre rede for deres dialog med kommunerne. Den redegørelse vil jeg eftersende.

Kort fortalt gennemførte Arriva i januar-februar-marts 2020 høring af de relevante parter vedrørende køreplanen for 2021. Den 7. februar 2020 sendte Arriva således det fulde køreplanudkast til Midttrafik, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab, Fynbus, DSB, Midtjyske Jernbaner og det slesvig-holstenske NEG samt ministeriet.

Det var Midttrafik og Sydtrafik, der stod for at samordne kommunernes svar, som blev sendt til Arriva.

På baggrund af høringssvar og de kontraktuelle forpligtelser udarbejdede Arriva det endelige køreplanforslag, som ministeriet godkendte den 18. februar 2020. Køreplanen er således helt i overensstemmelse med betjeningskravene i udbuddet som blev forberedt af den tidligere VLAK regering. Forinden havde ministeriet i efteråret-vinteren 2019-2020 afgivet bemærkninger til Arrivas foreløbige udkast til køreplan.

Ministeriet

Jeg kan videre oplyse, at mit ministerium ikke har været i direkte dialog med kommunerne op til køreplansskiftet.

Ministeriet blev først kort før operatørskiftet kontaktet af blandt andre Ikast-Brande Kommune, der ønskede at gøre indsigelse

mod betjeningsændringen. Kommunen havde i første omgang den 4. december 2020 henvendt sig til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Ministeriet besvarede Ikast-Brande Kommunes brev den 18. januar 2021 og modtog den 2. februar 2021 svar fra kommunen. I svaret beder kommunen om, at der foretages en forskydning af afgange i køreplanen for 2022, frem for at der indsættes ekstra afgange oveni den faste timebetjening.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Hvad styrelsen angår, har den i et notat til mit ministerium redegjort for sin dialog med de tre kommuner i årene op til operatørskiftet. Redegørelsen vil jeg oversende efterfølgende.

[Initiativer]

I forhold til initiativer er det vigtigt at sondre mellem *flere* tog og *andre* tog.

Altså: Vil man have ekstra afgange oveni den kontraktbestemte trafik, der følger af udbuddet, eller vil man justere køreplanen?

Flere tog koster flere penge, det siger sig selv. Arriva anslog sidste år omkostningerne til ca. 2,5 mio. kr. om året for to ekstra afgange.

Lad mig igen minde om, at myldretidstogenes bortfald var en del af den aftale, som den tidligere regering lagde frem. Og jeg hører ikke spørgerne sådan, at de har flere penge med til at skrive dem ind i aftalen igen. Jeg vil derfor ikke gå længere ud af det spor.

Så er der muligheden for at omlægge køreplanen.

Netop i disse måneder er vi i dialog med Arriva og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om køreplanen for 2022.

Og i den forbindelse er det jo helt klart sådan, at der inden for kontraktens rammer kigges blandt andet på mulighederne omkring de morgenafgange, som har været i spil i denne sag.

Jeg glæder mig til, at se, hvilke muligheder der peges på i forbindelse med køreplanen for 2022, og dem vil jeg selvfølgelig lægge frem for forligskredsen bag udbuddet, når vi når så vidt.

[Afslutning]

Tak for ordet.