



16. februar 2021

Baggrund vedrørende togafgangene på strækningen mellem Herning og Vejle

I forbindelse med et samrådsspørgsmål til transportministeren om betjeningen af togstrækningen mellem Herning og Vejle har Transportministeriet bedt Arriva besvare to spørgsmål: **1)** Hvad var dialogen med kommunerne op til køreplansskiftet og **2)** Initiativer til omlægning af togbetjeningen, herunder mulige justeringer af køreplanen.

I. Proces for udarbejdelse af K21 køreplaner med fokus på strækningen Herning-Vejle

Arriva har udarbejdet køreplaner for K21, gældende fra 13. december 2020, ud fra de vilkår og det kørselsomfang, der er defineret i kontrakten med Transportministeriet (Bilag 2.1). De to myldretidsafgange (én mod Vejle og én mod Herning) er ikke en del af dette bilag.

Høring af og samarbejdet med kommuner, jf. kontraktens bilag 2.4.5, har hvert år foregået via trafikelskaberne, da vi tre parter i fællesskab har stor viden om og indflydelse på sammenhængen i den offentlige transport. Det er af samme grund også i samarbejde med trafikelskaberne, at Arriva har dialogen med skoler og uddannelsesinstitutioner ift. ringetider og ændringer til køreplanen.

Den beskrevne dialog med kommunerne via trafikelskaberne har altid fungeret godt, og vi har ikke oplevet problemer i den forbindelse. Det er således vores indtryk, at trafikelskaberne formidler de bekymringer, der måtte være, hvilket da også er sket i forhold til trafikplanlægningen på den konkrete strækning mellem Herning og Vejle, jf. beskrivelsen af forløbet nedenfor. De input, vi modtager fra kommunerne i høringsprocessen, er aggregeret til en samlet tilbagemelding fra hvert af trafikelskaberne. Vi indgår naturligvis meget gerne fremadrettet i en mere direkte dialog med kommunerne, hvis der er et ønske herom.

Forløb:

1. Den 9. januar 2020 blev et udkast til K21-køreplanerne (mandag-fredag) sendt til DSB og Midttrafik.
2. Den 7. februar 2020 blev det fulde udkast til K21-køreplanerne sendt til DSB, Midttrafik, Lemvig Banen, Sydtrafik, NT, Fynbus, NEG og Transportministeriet.
3. Vi fik følgende tilbagemeldinger fra Midttrafik og Sydtrafik:

Midttrafik

- Ønske om togankomst fra Syd ind i Herning ca. ankomst kl. 07:30 (skoletog) – Arriva kontaktede Transportministeriet for at finde en løsning (se punkt 4 nedenfor).

- Ønske om togankomst til Holstebro ca. kl. 07:36 (skoletog med forbindelse til bybusser). Dette blev tilrettet og løst efter Midttrafiks ønske.
- Ønske om ankomst fra Silkeborg-siden til Herning (skoletog) ca. kl. 07:30. Arriva tilrettede REX-tog med ekstra stop i Engesvang, Bording, Ikast, Birk Centerpark med ankomst i Herning kl. 07:23.

Sydtrafik

- Ønske om skoletog fra Herning ind i Vejle med ankomst ca. kl. 07:35 (skoletog). Arriva kontaktede Transportministeriet for at finde en løsning (se punkt 4 nedenfor).
 - Ønske om skoletog med ankomst til Tønder ca. kl. 07:45 /:50 – Denne kunne ikke løses i K21, men Arriva ser på ny opbygning til K22-køreplanen.
 - Ønske om første afgang fra Oksbøl mod Varde og forbindelse til Esbjerg senere lægges med ca. ½ time, så det ankommer nærmere kl. 07:00. I K21 ankomst kl. 06:18. Kunne ikke løses i K21, men Arriva ser på ny opbygning til K22-køreplanen.
4. Arriva underrettede Transportministeriet pr. mail den 29. juni 2020 om udfordringen med de to manglende myldretidstog på Herning-Vejle strækningen.

Mailen fra Arriva til Transportministeriet d. 29. juni 2020 lød:

"I dag kører DSB morgenmyldretidsafgange på strækningen mellem Herning og Vejle.

Disse afgange køres udover timesystemet, som ankommer i Vejle og Herning hhv. i minuttal '56 og '58.

I priknotatet, der indgår i bilag 2 i kontrakten med Arriva fra 13/12 2020, er disse myldretidsafgange ikke med.

Timesystemet fortsætter som i dag, men de 2 ankomster til hhv. Vejle og Herning omkring 7:30 er ikke en del af kontrakten.

Vi har dog erfaret at netop disse 2 afgange bringer uddannelsessøgende til diverse ungdomsuddannelser med skolestart rundt i Vejle og Herning til kl. 8.

Så vidt vi ved, er det unge fra Brande, der søger mod Herning og unge fra Thyregod, Give og Jelling søger med Vejle.

Vi har ikke de præcise passagertal men vi har en formodning om, at det er mellem 100-150 i hver retning. Dette bør dog understøttes med passagertal fra DSB.

Arriva ønsker på ingen måde at skuffe disse unge mennesker med ikke at kunne komme med offentlig transport til deres uddannelsesby uden at de skal hjemmefra 30 min før end nødvendigt. På den anden side er der heller ikke billetindtægter nok i disse unge mennesker til at indsætte 2 ekstra togafgange.

Vi vil derfor gerne i samarbejde med Ministeriet og/eller Midttrafik/Sydtrafik finde en løsning."

5. Dialogen med Transportministeriet fortsatte frem til august 2020, hvor Transportministeriet telefonisk orienterede Arriva om, at det ikke ville være muligt at nå at finde en løsning til K21. Arriva havde

på det tidspunkt anslået en omkostning forbundet med den ekstra kørsel i størrelsesordenen DKKm 2,5 for køreplansåret K21.

II. Initiativer til omlægning af togbetjeningen, herunder mulige justeringer af køreplanen.

Arriva leverer som bekendt den transportydelse på strækningen, som der er politisk efterspørgsel efter via vores kontrakt med Transportministeriet. I dag indgår de to myldretidsafgange ikke i kontrakten. Vi er ivrige efter at finde en løsning på problemstillingen, og vi vil meget gerne fortsætte vores tidligere drøftelser med ministeriet herom.

Arriva arbejder i øjeblikket intenst på udarbejdelse af K22 køreplanen, hvor vi bl.a. analyserer på mulighederne for genindførelse af de to myldretidsafgange. Da der er tale om ekstra myldretidsafgange, som ikke falder i system med det øvrige kørselsomfang, er omkostningerne til materiel- og lokomotivførerforbrug væsentlige, og løsningen afhænger således både af, hvad der er praktisk muligt ift. materielforbrug samt en afklaring af, hvordan udgifterne dækkes, og hvad der ønskes politisk. Arriva vil i slutningen af februar være klar til fortsat dialog med ministeriet om mulige løsninger. Vi vil fremkomme med et forslag, som indebærer at vi flytter lidt rundt i køreplanen, så det samlede km-forbrug er nogenlunde uændret. Alternativt en løsning, hvor Arriva kompenseres økonomisk for den ekstra trafik.