

Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål E om genudbud i Midt- og Vestjylland

***Samråds-
spørgsmål E***

Samrådsspørgsmål E

Hvad kan ministeren oplyse om regeringens planer for et genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland?

***Svar på
spørgsmål E***

Togtrafikken i Midt- og Vestjylland skal genudbydes med virkning fra køreplansskiftet i december 2020. Det er vi i ministeriet allerede i gang med at forberede.

Det er min holdning, at udbud af togdriften kan være vejen frem i forhold til at opnå de bedste og billigste løsninger for den danske jernbanetrafik.

Erfaringer i Midt- og Vestjylland, hvor Arriva i dag kører de udbudte strækninger, er gode.



Rettidigheden er høj, og passagererne er tilfredse. Det ønsker vi at bygge videre på.

Jeg har derfor bedt Trafik- og Byggestyrelsen om at komme med et fagligt oplæg til, hvordan man bedst udbyder næste gang.

Det er Trafik- og Byggestyrelsens anbefaling, at det nuværende udbud i Midt- og Vestjylland udvides med togtrafikken mellem Vejle og Struer og mellem Odense og Svendborg.

Denne udvidelse af udbuddet vil betyde, at der kan opnås en række fordele for passagererne i Midt- og Vestjylland. Det vil jeg vende tilbage til.



I første omgang er det vigtigt for mig at understrege, at jeg ikke ønsker at gennemføre udbud af togtrafikken, medmindre jeg er sikker på, at det gennemføres så sikkert og så robust som muligt.

Passagererne har ikke brug for eksperimenter.

En ansvarlig udvidelse af udbuddet kræver, at vi tænker os grundigt om og sammentænker udbuddet med de nuværende og fremadrettede udfordringer vi ser på jernbanen.

Det er ikke nogen hemmelighed, at der mangler penge til at finansiere en lang række nye jernbaneprojekter.

Det betyder, at regeringen blandt andet har måttet vælge ikke at prioritere



elektrificeringen mellem Vejle og Struer.
Det fremgår af Finanslovsforslaget.

Jeg noterer mig, at forligskredsen bag
Togfonden også har valgt, at denne
strækning ikke skal elektrificeres i det
man kalder ”fase 1”.

Det vil altså sige, at uanset hvordan vi
vender og drejer det, vil hovedbanenettet
være elektrificeret længe før vi kan tale
om en elektrificering af banen til Struer.

Med overgangen til moderne elektriske
tog på hovedbanerne fra midten af
2020'erne og den nødvendige
udrangering af de gamle IC3-tog vil der
ikke være materiel til rådighed til at køre
fjerntog til Struer fra København.

Det er et faktum, vi bliver nødt til at tage
bestik af. Det vil ske uanset, om det er



DSB eller en anden operatør, der har ansvaret for togdriften på strækningen.

Jeg mener, vi bør forsøge at få det bedst mulige ud af den situation. Og det gør vi efter min mening ved at lade strækningen fra Vejle til Struer indgå i det kommende genudbud.

Og der vil faktisk være en række fordele for passagererne og operatørerne ved at overdrage trafikken mellem Vejle og Struer – og for den sags skyld på Svendborgbanen - til operatøren af den udbudte trafik.

Set fra operatørvinklen er det en klar fordel, at al statslig togtrafik på regionalbaner vest for Storebælt dermed samles i én udbudspakke.



Trafik- og Byggestyrelsen anbefaler, at et udvidet udbud sker på den betingelse, at betjeningen af strækningen til Struer samles hos den operatør, der vinder det kommende genudbud. Trafikken vil herefter omlægges til at køre regionalt mellem Vejle og Struer.

Hvis vi ønsker et robust udbud, skal der ikke være to operatører på strækningen mellem Vejle og Struer.

Med to forskellige operatører på hele strækningen mellem Vejle og Struer ville det blive alt for kompliceret for passagererne og for togoperatørerne.

Med to forskellige operatører ville passagererne skulle sætte sig ind i forskellige regler for rejsen, serviceniveauer og måske også priser på den samme strækning.



Og selvom operatørernes køreplaner var nøje tilpasset hinanden, ville det i praksis ikke kunne undgås, at forsinkelser spredes fra den ene operatørs tog til den anden operatørs tog.

I modsætning hertil vil en isoleret trafik i Midt- og Vestjylland inklusiv al togtrafikken mellem Vejle og Struer formentlig betyde bedre rettidighed. Det skyldes det mere enkle driftskoncept og de klare grænseflader mellem operatørerne.

Den anbefalede udvidelse af udbuddet vil også betyde, at operatørerne hver især får mere homogene materielflåder. Al dieseldreven regionaltrafik vest for Storebælt samles i udbuddet, da den udvidede udbudspakke omfatter både



Svendborgbanen og strækningen Vejle-Struer.

Hermed samles ekspertisen i anskaffelse, drift og vedligehold af diesel regionaltog hos operatøren af den udbudte trafik.

Banen mellem Vejle og Struer er desuden geografisk forbundet med de udbudte strækninger, og den har de samme infrastrukturæssige karakteristika som disse.

Fra en trafikal og passagermæssig synsvinkel giver det derfor god mening, at strækningen Struer-Vejle indgår i det samlede udbud. Det vil blandt andet gøre det muligt at tænke en bedre betjening af det kommende sygehus ved Gødstrup ind.



Det kan oplagt være med direkte togforbindelser fra Aarhus til Holstebro via Silkeborg, Herning og Gødstrup – en central del af den såkaldte midtjyske ringbane.

Afkortningen af fjerntogene til Vejle vil desuden give kortere rejsetid til passagererne i fjerntogstrafikken til og fra Aarhus, da der ikke længere vil skulle deles og samles togsæt i Fredericia.

Set i forhold til et identisk genudbud i Midt- og Vestjylland vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at en udvidelse af udbuddet vil medføre en samlet rejsetidsbesparelse på godt 20.000 timer årligt for de rejsende i regional- og fjerntogstrafikken set under et.

En robust og ansvarlig udvidelse af udbuddet i Midt- og Vestjylland kræver



derfor, at fjerntogsbetjeningen på strækningen Vejle-Struer omlægges til regionaltogetsbetjening allerede i 2020. Denne trafik kan så indgå i udbuddet fra dets start i 2020.

Afslutningsvis vil jeg kort nævne, at der i forbindelse med forberedelserne af genudbuddet skal tilvejebringes togmateriel, som kan overdrages til operatøren af den udbudte trafik, såfremt den udbudte trafikmængde øges.

Det kan overordnet set gøres på to måder: Den første er, at staten stiller det nødvendige materiel til rådighed for udbuddet. Den anden er, at ansvaret for materielanskaffelse pålægges den vindende operatør.

Vi er i øjeblikket ved at undersøge,



hvilken metode for tilvejebringelse af materiel, der vil være mest hensigtsmæssig.

I min optik handler det om at sikre den bedste pris for togene samtidig med, at der skal skabes sikkerhed for, at der vil være godt og brugbart materiel til rådighed fra udbuddets start.

Når vi gennemfører udbud af togdriften, er det vigtigt, at vi tænker os grundigt om. Udbud af togdriften skal gennemføres uden, det skaber unødige risici og usikkerheder.

Trafik- og Byggestyrelsens foreslåede udvidelse af udbuddet i Midt- og Vestjylland vil ikke blot medføre trafikale forbedringer i Midt- og Vestjylland, som vil komme langt de



fleste passagerer til gavn.

Det er samtidig en ansvarlig udvidelse af udbuddet, som sikrer, at vi håndterer de fremadrettede udfordringer på jernbanen på en hensigtsmæssig måde.