

**Spm. nr. S 1421**

Til trafikministeren (15/3 02) af:

**Morten Homann (SF):**

»Har det været hensigten med udliciteringen af jyske togstrækninger, at servicen i mindre befolkede områder skulle blive så dårlig, at passagererne tvinges fra den kollektive til den private transport?«

**Svar (22/3 02)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Nej, det var ikke hensigten hos regeringspartierne, da vi – ligesom bl.a. SF – sagde god for det udbudsmateriale, som den forrige regering havde udarbejdet.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål S 1425.

**Spm. nr. S 1422**

Til trafikministeren (15/3 02) af:

**Morten Homann (SF):**

»Fremgår det af de foreliggende krav til operatører på de til Arriva udliciterede strækninger, at tog i myldretiden blot kan fjernes uden nogen konsekvenser for de rejsende og har ministeriet overhovedet gjort sig nogle overvejelser vedrørende de berørte pendleres transportbehov?«

**Svar (22/3 02)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Udbudsbetingelserne har omfattet krav om, at der på hver strækning skal køre et dagligt antal togafgange, som svarer til de forpligtelser for den nuværende trafik, der gælder i den forhandlede kontrakt med DSB jf. mit svar på spørgsmål S 1415. Dog er kravet til det mindste antal daglige togafgange hævet fra 9 til 11 togafgange pr. dag. Der er i udbudsmaterialet yderligere fastsat tidspunkter for dagens første og sidste afgang samt stillet krav om en tilstrækkelig kapacitet.

DSB må i dag nøjes med at indsatte tog til at sikre, at der er plads til alle passagerer i 90 pct.

af alle togafgange i myldretiden. Kravet er i den udbudte kontrakt hævet til 95 pct. Til gengæld stilles der ingen bestemmelser om den maksimale overbelægning i de tog, som falder udenfor 95 pct. grænsen.

Ansvar for køreplanerne ligger hos ARRIVA. Det er en generel forudsætning, at ARRIVA skal arbejde for at tilgodese betjeningen af flest mulige passagerer.

Der er ikke fastsat yderligere bestemmelser om myldretidsbetjeningen.

**Spm. nr. S 1423**

Til trafikministeren (15/3 02) af:

**Morten Homann (SF):**

»Har ministeriet overvejet, hvilke konsekvenser reduktionen som følge af udliciteringen af togdriften på den mest frekventerede af de jyske regionalstrækninger vil medføre for hele den regionale udvikling?«

**Svar (22/3 02)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Idet jeg går ud fra, at spørgeren tænker på de udbudte regionalstrækninger, er den mest trafikerede af disse – målt i togafgange – strækningen mellem Esbjerg og Varde. Her er det korrekt, at det ud fra ARRIVAs foreløbige køreplansudkast ser ud til, at der vil forekomme en reduktion. Men set for det samlede udbudte banenet under ét, vil der ikke være tale om reduktioner af togkørslen – men omfordelinger af togindsatsen mellem strækninger og tidspunkter over ugen.

Generelt er sammenhængen mellem trafikstruktur og regionale udvikling en meget vanskelig størrelse at konkretisere selv ved store og markante ændringer i trafikstrukturen. Det forekommer derfor lidet sandsynlig, at der vil kunne spores nogen effekt på den regionale udvikling i Midt- og Vestjylland af variationer af køreplanerne på banestrækningerne i området.