

foreløbige tildeling pr. 15. juni 2002 lægger naturligvis visse bindinger af kanaltildelingen set i forhold til de enkelte operatører, og Banestyrelsen har alene mulighed for at foretage mindre ændringer og justeringer i perioden frem til den endelige tildeling den 15. august 2002.

Ønsker om ændringer til køreplanen, som indkommer efter udløbet af fristen for ansøgning om tildeling af kanaler, imødekommes af Banestyrelsen i videst mulige omfang. Dette gælder således også for eventuelle ønsker om ændring af køreplanen, som Arriva indgiver efter den 1. juli 2002, for så vidt angår tildelingsperioden startende den 15. december 2002.

Muligheden for at foretage ændringer i tildelingen af kanaler beror på en konkret vurdering af forholdene omkring ændringsønsket. Der foretages en vurdering af omfanget af operatørens ønske om ændringer i tildelingen, antallet af operatører der har ansøgt på de aktuelle strækninger, antallet af foreløbige tildelte kanaler på de aktuelle strækninger, påvirkningen som eventuelle ændringer i tildelingen vil have på andre operatører, etc.

For så vidt angår ændringer af Arrivas køreplan er det således, at en væsentlig del af de aktuelle strækninger, hvortil Arriva har søgt om kanaler, primært benyttes af Arriva alene, hvorfor der er store muligheder for at imødekomme Arrivas eventuelle ønske om ændringer, herunder også væsentlige ændringer til køreplanen.

Som beskrevet vil muligheden for at gennemføre eventuelle væsentlige ændringer af Arrivas køreplan naturligvis bero på en konkret vurdering af de ovennævnte forhold.«

Jeg kan henholde mig til Banestyrelsens oplysninger.

Spm. nr. S 1517

Til trafikministeren (26/3 02) af:

Keld Albrechtsen (EL):

»Kan Arriva pålægges at køre tog på de tidspunkter, hvor der er mest brug for det, eller vil Arriva kunne opfylde kontrakten ved at køre det aftalte antal togkilometer uden hensyn til sammenhængen med arbejdstider, togskift osv.?«

Svar (8/4 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

ARRIVA har ansvaret for bl.a. planlægning af offentlig service trafik med tog på de udbudte strækninger. Det betyder, at ARRIVA har frihed til at fastlægge togenes afgangstider inden for rammerne af selskabets kontrakt med staten. ARRIVA kan derfor ikke pålægges at køre tog på bestemte tidspunkter.

Statens kontrakt med ARRIVA er opbygget, så ARRIVA modtager takstindtægterne fra den udbudte trafik. Hensigten med dette er at give ARRIVA et økonomisk incitament til køre på de tidspunkter og strækninger, hvor der er mest brug for det. Samtidig medvirker kontraktens krav om siddepladser til alle passagerer ved 95 pct. af selskabets afgang til at sikre, at togindsatsen disponeres efter behovet.

Desuden indeholder kontrakten et ekstra økonomisk incitament til at sikre en høj kundetilfredshed. ARRIVAs vederlag kan således reguleres med op til +/-2,5 pct. afhængigt af resultatet af de kundetilfredhedsmålinger, ARRIVA er forpligtet til at foretage. Hertil kommer, at staten kan hæve kontrakten med ARRIVA, hvis kundetilfredsheden bliver uacceptabelt lav i en længere periode.

I henhold til kontrakten med staten skal ARRIVA i øvrigt virke for et sammenhængende kollektivt trafiksystem med koordination mellem tog og bus og med andre operatørs tog. ARRIVA skal ligeledes søge at nedbringe ventetiden for omstigende passagerer. Ved køreplanens udarbejdelse skal det krævede sammenhængende kollektive trafiksystem sikres gennem et samarbejde med amterne, DSB og andre togoperatører.

ARRIVA skal en gang årligt udarbejde en handlingsplan som grundlag for den kommende køreplan. Planen skal beskrive, hvorledes ARRIVA vil søge at få flere passagerer, imødekomme kundeønsker, minimere omstigningstider samt foretage de hensigtsmæssige justeringer, som de indvundne erfaringer med belægningsprocenter og målinger af kundetilfredsheden m.v. giver anledning til. Planen forelægges for Trafikministeriet hvert år inden den 1. oktober – første gang 1. oktober 2003.