

Aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om:

Genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v.

9. juni 2017

Baggrund

Den gældende kontrakt mellem Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Arriva om togtrafik i Midt- og Vestjylland udløber i december 2020.

De udbudte strækninger i Midt- og Vestjylland betjenes i dag med høj punktlighed, og der er generelt tilfredshed med kvaliteten i togbetjeningen. Parterne er på den baggrund enige om at genudbyde trafikken fra december 2020 med samme betjening som i dag.

Med nærværende aftale fastlægges rammerne for et genudbud af togtrafikken fra december 2020.

Udbudte strækninger og kontraktlængde

Parterne er enige om at udbyde togtrafikken på følgende strækninger for en 8-årig periode med option på forlængelse i yderligere 2 år:

- Aarhus – Langå – Struer
- Struer - Thisted
- Aarhus – Skanderborg – Herning
- Herning – Skjern
- Skjern – Esbjerg
- Esbjerg – Ribe – Tønder
- Struer – Herning - Vejle
- Odense - Svendborg

Parterne er endvidere enige om, at ansvaret for indkøb af trafik på strækningen Holstebro-Skjern skal overtages til Region Midtjylland, såfremt regionen senest ultimo august 2017 accepterer at ville overtage ansvaret under følgende betingelser:

- Region Midtjylland modtager en årlig nettobetaling svarende til, hvad staten anvender på trafikken på den pågældende strækning.
- Region Midtjylland kan alene anvende betalingen til at udføre togtrafik på strækningen Holstebro-Skjern. Der stilles herudover ikke krav til trafikomfanget på strækningen.
- Staten stiller det antal tog (Desiro- eller Linttog) til rådighed for regionen, som er nødvendig for betjeningen af strækningen med en frekvens svarende til den nuværende (timedrift). Staten vil endvidere bistå med et evt. fælles indkøbsprojekt af nye tog til Lemvigbanen og Østbanen.
- Region Midtjylland skal senest et år før driftstart dokumentere, at man er klar til at overtage betjeningen ved køreplansskiftet i december 2020. Såfremt regionen ikke kan dokumentere dette, vil staten lade trafikken Holstebro-Skjern udføre af den vindende operatør i det statslige udbud. Region Midtjylland bærer alle risici og omkostninger ved en sådan sen tilbageførsel til betjening i statslig regi.

Parterne er enige om, at det endelige driftskoncept for Region Midtjyllands eventuelle overtagelse af trafikføreransvaret Holstebro-Skjern forelægges forligskredsen til godkendelse.

Endvidere omfatter udbuddet optioner på betjening af følgende strækninger i samdrift med ovennævnte:

- Nr. Nebel – Oksbøl – Varde (fælles udbud med Sydtrafik under forudsætning af, at der indgås aftaler med Sydtrafik og Vestbanen herom)
- Tønder – Niebüll (fælles udbud med trafikførerens i Slesvig-Holsten, NAH.SH)

Trafikomfang

Parterne er enige om, at udbuddet af grundpakken – det vil sige eksklusiv ovennævnte optioner – skal omfatte en produktion på 11,6 mio. togkm. årligt. Vinderen af udbuddet kan dog vælge at køre flere afgang. Betjeningskravene for strækningerne i grundpakken tager udgangspunkt i de gældende krav i statens kontrakter med henholdsvis DSB og Arriva, idet parterne er enige om følgende ændringer:

- De nuværende hurtige forbindelser med stop ved de større stationer Aarhus – Herning forlænges fra Herning over Gødstrup til Holstebro. Betjeningen på strækningen Herning-Holstebro udvides dermed til fast halvtimesbetjening i dagtimerne.
- Betjeningen på Esbjerg Nærbane (Ribe – Esbjerg - Varde) udvides til fast halvtimesbetjening i dagtimerne.
- Strækningen mellem Herning og Vejle betjenes fast med et tog i timen. Hermed bortfalder enkelte myldretidsafgange.
- Operatøren af den udbudte trafik vil fremadrettet skulle køre flere tog på strækningerne Aarhus – Langå – Struer samt Struer – Thisted for at opretholde det nuværende trafikomfang på strækningen. Det skyldes, at DSB i dag kører to daglige afgang direkte fra København via Aarhus til Struer og Thisted, som i henhold til DSB-kontrakten for perioden 2015-2024 bortfalder fra december 2020.

Parterne lægger vægt på, at der fortsat sikres direkte togforbindelser mellem København og Struer via Herning. Parterne er på den baggrund enige om, at genudbuddet skal indeholde 8 daglige forbindelser (4 togpar) mellem København og Struer via Herning. Med de foreliggende planer for infrastrukturen og særligt elektrificeringen vil disse tog som minimum kunne opretholdes indtil fjernetsbetjeningen gennem Østjylland er elektrificeret fra midten af 2020'erne.

De direkte togforbindelser vil blive kørt af DSB som "entreprenørkørsel" for genudbuddet. Det betyder, at togene kan indgå i den vindende operatørs opfyldelse af sine trafikale forpligtigelser, lige som den vindende operatør oppebærer passagerindtægterne mellem Vejle og Struer. DSB afholder alle omkostninger til disse tog.

Parterne får forelagt en sammenfatning af de detaljerede trafikale og servicemæssige krav i forbindelse med genudbuddet inden udsendelsen af udbudsmaterialet.

Parterne er enige om, at såfremt udbuddet medfører et nettoprovenu, vil den del der vedrører DSB's indsættelse af færre gennemgående tog København-Struer, skulle drøftes i aftalekredsen.

Betjening af nye stationer

Parterne noterer sig, at der er planer om at åbne nye stationer på de udbudte strækninger. Parterne er enige om, at udbuddet skal understøtte betjeningen af sådanne nye stationer, såfremt de måtte blive anlagt i udbuddets løbetid.

Parterne er derfor enige om, at udbuddet udformes sådan, at den kommende operatør forpligtes til at betjene op til 5 nye stationer (Jerne, Laurbjerg, Stilling, Tvis og Sparkær).

Optioner

Trafikken mellem Varde og Nr. Nebel (Vestbanen A/S) er i dag udbudt uafhængigt af trafikken i Midt- og Vestjylland, men der er efterfølgende indgået aftaler med Sydtrafik og Vestbanen A/S om samkørsel med Vestbanens tog.

Vestbanen er således i praksis en integreret del af togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Med henblik på at videreføre samdriften med Vestbanen på samme måde som i dag kan der indgås aftaler med Sydtrafik og Vestbanen A/S om at lade trafikken på Vestbanen indgå som option i det statslige genudbud fra december 2020. Trafikken mellem Varde og Nr. Nebel finansieres af Sydtrafik, såfremt optionen kaldes.

Med nærværende aftale videreføres desuden trafikeringen af strækningen Tønder-Niebuil på samme vilkår og med samme niveau som i dag. Dette indebærer, at der indgår en option i udbuddet på trafikering af strækningen. Såfremt optionen kaldes, vil den slesvig-holstenske trafikfører, NAH.SH, skulle finansiere trafikken syd for grænsen, mens Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil skulle finansiere trafikken nord for grænsen.

Væsentlige ændringer af infrastrukturforudsætningerne for udbuddet

Anlæg af nye jernbaner og elektrificeringen af store dele af det statslige jernbaneanet kan påvirke planlægningen af den fremtidige togbetjening i Midt- og Vestjylland.

På baggrund af de infrastrukturelle usikkerheder i forbindelse med forberedelsen af genudbuddet er parterne enige om, at nærværende aftale fastlægger rammerne for genudbuddet, indtil der måtte være sikkerhed for de fremtidige infrastrukturmæssige forudsætninger. Dette indebærer, at såfremt der efter indgåelsen af nærværende aftale træffes beslutning om væsentlige ændringer af infrastrukturforudsætningerne for udbuddet, vil Folketingets partier genoptage drøftelserne af udbuddet.

Et flertal i Folketinget vil i den forbindelse kunne træffe beslutning om ændringer til den udbudte trafik i Midt- og Vestjylland – under hensyntagen til de gældende udbudsretlige regler – eksempelvis via indgåelse af tillægskontrakter med operatøren af den udbudte trafik eller via separate udbud. Dette omfatter f.eks. betjeningen af en bane til Billund.

Parterne noterer sig endvidere, at nærværende aftale ikke står i vejen for en politisk beslutning om at elektrificere strækningen Vejle-Struer. Udbudsmaterialet vil således skulle håndtere, at der potentielt før eller i løbet af udbudsperioden kan træffes en beslutning om en sådan elektrificering, og at de i denne aftale fastsatte direkte togforbindelser mellem København og Struer i givet fald kan betjenes med eltog af enten DSB eller anden operatør.

Togmateriel

Parterne er enige om, at overdragelsen af de 41 togsæt, der i dag kører i Midt- og Vestjylland håndteres ved - gennem udbudsmaterialet - at pålægge den kommende operatør at overtage disse togsæt. Hermed overgår ejerskabet til den vindende operatør, som finansierer materielkøbet ved genudbuddets start i december 2020.

Parterne er endvidere enige om, at det nødvendige ekstra togmateriel til et udvidet udbud tilvejebringes ved, at staten stiller eksisterende Desirotog til rådighed for udbuddet. Finansieringen af det nødvendige antal tog til brug for det udvidede udbud følger finansieringsmodellen for de eksisterende 41 togsæt.

Parterne noterer sig endvidere, at en fuld udnyttelse af eventuelle kommende hastighedsopgraderinger på de udbudte strækninger vil kræve togmateriel med en højere tophastighed end det eksisterende. Såfremt kommende hastighedsopgraderinger gennemføres på de udbudte strækninger undervejs i den kommende kontraktperiode, vil staten kunne vælge at stille nyt og hurtigere togmateriel til rådighed for udbuddet mod afholdelse af de hertil knyttede merudgifter.

Overdragelse af trafikøberansvaret på strækningen mellem Roskilde og Køge

Som et led i tilvejebringelsen af materiel til et udvidet udbud er parterne enige om at overdrage trafikøberansvaret for togtrafikken mellem Roskilde og Køge til Region Sjælland med virkning fra køreplanen for 2020. Hermed vil strækningen mellem Roskilde og Køge kunne drives sammen med Region Sjællands strækning fra Køge til Rødvig og Faxe Ladeplads. Region Sjælland vil i den forbindelse forestå anskaffelsen af det nødvendige togmateriel til samdriften.

Der vil blive fremsat et aktstykke herom med henblik på efterfølgende fremsættelse af et lovforslag, der skal sikre hjemmel til overdragelsen.