

NOTAT

Dato 29. januar 2018  
J. nr. 2017-4044

## Referat af møde om togtrafikken på Skjern – Holstebro torsdag den 25. januar 2018

Deltagere:

### Fra Region Midtjylland ("RM")

- Kim Kofod Hansen, udviklingsdirektør
- Henning Salling, kontorchef
- Claus Meldgaard, udviklingskonsulent
- Per T. Holm, udviklingskonsulent

### Fra Midttrafik

- Niels-Jørgen Danielsen, Økonomi og kontrakter

### Fra Midtjyske Jernbaner

- Martha Vrist, direktør

### Fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ("TRM")

- Christian de Hemmer Widding, kontorchef (Kontraktkontoret)
- Jakob Fredskild Hammeken, fuldmægtig (Kontraktkontoret)
- Maria Basse Jørgensen, fuldmægtig (Togkontoret)

## 1 Baggrund for mødet

Region Midtjylland havde forud for mødet sendt en række spørgsmål til TRM's udkast af 8. januar 2018 til aftale om overdragelse af trafikøberansvaret for strækningen Skjern – Holstebro.

Pkt. 2 nedenfor gengiver drøftelserne om de enkelte dagsordenspunkter og indeholder desuden TRM's skriftlige svar på RM's spørgsmål



## 2 Referat og skriftlige svar

Side 2/13

### **Ad aftalens pkt. 1: Baggrund**

Spørgsmål: *Det vil være muligt at gennemføre driften på togstrækningen med 3 tog, men med et ændret driftsoplæg. Hvordan stiller ministeriet sig til et justeret driftsoplæg med lavere frekvens end det af forligskredsen godkendte?*

Svar: Til mødet oplyste TRM, at det ændrede driftsoplæg vil skulle godkendes af forligskredsen, uanset at der ikke stilles krav til trafikomfanget på strækningen, jf. den politiske aftale. Det bemærkes endvidere, at forligskredsens drøftelse har taget udgangspunkt i, at RM leverer det driftsoplæg som blev fremsendt den 19. oktober 2017. RM får til brug herfor stillet 3 togsæt til rådighed samt en statslig betaling til dækning af afskrivning på et 4. togsæt.

Spørgsmål: *Regionen får overdraget 3 Desiro-tog. Lemvigbanen skal i løbet af få år anskaffe nye tog, som sandsynligvis bliver Lint-tog. For Lemvigbanen vil det økonomisk og driftsmæssigt være u hensigtsmæssigt med anvendelse af flere togtyper. Denne problemstilling ønskes drøftet.*

Til mødet henviste Midtjyske Jernbaner til, at TRM tidligere har oplyst, at Desiro-tog kun er en mulighed, og at der kan være andre muligheder.

Det aftales til mødet, at TRM hurtigst muligt afklarer, om TRM kan stille Lint-tog til rådighed for togdriften på Skjern – Holstebro.

Svar: Det er korrekt, at TRM tidligere i drøftelserne med RM har givet udtryk for, at de tilrådgivningsstillede togsæt ikke nødvendigvis skulle være Desiro. Det forhold har dog ændret sig som følge af den langstrakte proces, der bl.a. har gjort det nødvendigt for TRM at udsende udbudsmaterialet. Det er derfor på nuværende tidspunkt kun muligt for TRM at stille Desiro-togsæt til rådighed for RM.

Som tidligere oplyst til RM har TRM offentliggjort udbudsmateriale for den statslige togtrafik i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen. Der er i den forbindelse indsat følgende ordlyd i udbudsbetingelsernes pkt. 3.2.:

*”Uanset ovenstående og hvad der fremgår af udbudsbetingelserne samt det øvrige udbudsmateriale, kan Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i løbet af tilbudsperioden overdrage ansvaret for betjeningen af strækningen Skjern – Holstebro til Region Midtjylland. Dette vil blandt andet indebære overdragelse af tre af de i Appendiks 4.2 angivne togsæt til Region Midtjylland samt justering af de i Bilag 13,*



*pkt. 2.2.1 og 2.2.2 angivne procentsatser til fastsættelse af optionspriserne. En sådan ændring vil blive fulgt af en passende forlængelse af tilbudsperioden, således at tilbudsgiver kan tage højde for ændringen i sit tilbud.”*

De i Appendiks 4.2 angivne togsæt er de statsejede Desiro-togsæt. Angivelsen af materieltypen er sket ud fra hensyn til at mindske usikkerheden for tilbudsgiverne og dermed sikre lavest mulige pris.

Det må anses for en væsentlig ændring i udbuddet, hvis de angivne togsæt erstattes af anden materieltype, og det vil derfor ikke være muligt at tilbyde Lint inden for udbuddets rammer.

Spørgsmål: *Det fremgår af aftale om genudbud, at ministeriet vil bistå med evt. fælles indkøbsprojekt af nye tog til Lemvigbanen og Østbanen. Hvori består bistanden?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at bistanden består i formidling af kontakt til Lokaltog, som planlægger et kommende indkøb af nye tog. TRM har på tilsvarende vis allerede nævnt dette for Lokaltog og Movia.

Spørgsmål: *Midtjyske Jernbaner er ved at undersøge muligheden for levering af nye tog, men levering inden driftsstart kan blive en udfordring. Denne problemstilling ønskes drøftet.*

Midtjyske Jernbaner oplyste til mødet, at der ikke forventes en udfordring. Problemstillingen drøftes, hvis den bliver aktuel.

Spørgsmål: *Er ministeriet bekendt med, om leje af togmateriel er en mulighed?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at man ikke er bekendt med togmateriel, der er til rådighed for leje. Adspurgt herom oplyste TRM videre, at operatøren på den statslige kontrakt i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen vil eje materiellet, der indgår i udbuddet, og dermed kan leje materiel ud, hvis det ikke anvendes i driften. Det antal togsæt, der indgår i udbuddet, er dog baseret på en vurdering af, at det svarer til behovet for at opfylde trafikeringsforpligtelsen i kontrakten.

## **Ad aftalens pkt. 2: Region Midtjyllands forpligtelser**

### **2.1. Koordinering med øvrig kollektiv trafik, takster m.m.**

Spørgsmål: *Region Midtjylland vil indgå aftale med Midttrafik om koordinering, takster, indtægtsdeling mv. Dette beskrives i aftalen, jf. indhold i udkast til aftale med Region Sjælland om overdragelse af trafikføreransvar.*



Svar: Dette er opdateret i vedlagte opdaterede udkast til aftale.

Side 4/13

Spørgsmål: Regionens togoperatør skal deltage i samarbejde med operatøren af den statslige togtrafik og regionen er forpligtet til aktivt og konstruktivt at samarbejde med Arriva om overdragelse af opgaver. Forpligtelsen bør være gensidig, jf. beskrivelse i "Sjællandsaftale".

Svar: TRM oplyste til mødet, at en sådan forpligtelse ikke indgår i aftalen, eftersom denne ikke kan forpligte aktører, der ikke er part i aftalen. I statens trafikkontrakter indgår der dog lignende bestemmelser om samarbejde. Arriva er således forpligtet til at samarbejde med kommende operatører om overdragelse af opgaver.

På spørgsmål herom fra RM indvilligede TRM i at indføje en generel enighedsbestemmelse, der vil forpligte TRM til at videreføre sådanne samarbejdsforpligtelser i TRM's operatørkontrakter.

## 2.2. Tildeling af banekapacitet

Punktet blev ikke drøftet til mødet.

## 2.3. Stationer

Spørgsmål: Indebærer kørsel med Desiro-tog på strækningen infrastrukturtilpasninger?

Svar: TRM oplyste til mødet, at det ikke vurderes at være tilfældet.

Spørgsmål: DSB's forpligtelser vedrørende vedligeholdelse og udstyr fremgår ikke som i "Sjællandsaftale". Hvad er begrundelsen?

Svar: TRM oplyste, at det ikke indgår i aftalen, eftersom aftalen ikke kan forpligte aktører, der ikke er part i aftalen. DSB's forpligtelser fremgår således af TRM's kontrakt med DSB.

Spørgsmål: Det bør fremgå, at DSB fortsat har ansvaret for betjent billetsalg og publikumsinformation (f.eks. skærme) på stationer.

Svar: TRM oplyste til mødet, at en sådan forpligtelse ikke indgår i aftalen, eftersom denne ikke kan forpligte aktører, der ikke er part i aftalen. Det er således ikke en forpligtelse for hverken DSB eller den kommende operatør på det statslige banenet i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen at udføre betjent billetsalg på stationer i Midt- og Vestjylland.



TRM oplyste videre, at passagerinformation på skærme på stationerne er Banedanmarks ansvarsområde.

Arriva har så vidt vides informationsterminaler på alle Arriva-betjente stationer. TRM stiller dog ikke krav herom i udbuddet, og det er TRM's forventning, at Arriva nedtager skærmene ved kontraktophør.

Spørgsmål: *Hvad omfatter generelle betalingsbetingelser for anvendelse af DSB's stationer?*

Svar: TRM oplyste, at billetalsgudstyr stilles gratis til rådighed af DSB, jf. DSB-kontrakten pkt. 7.6.17:

*"DSB skal stille billetalsgudstyr, herunder rejsekortalsgudstyr i betjente billetalsg samt på perroner (check ind/check ud standere og op-tankningsstandere) gratis til rådighed for operatører af offentlig servicetrafik, som betjener stationer, der ejes af DSB."*

Spørgsmål: *Størrelsen af Arrivas udgifter for brug af stationer, udstyr og billetalsg (Skjern station)?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at man ikke kender Arrivas direkte eller indirekte udgifter, men at DSB's billetalsgudstyr stilles gratis til rådighed af DSB, jf. ovenfor.

Spørgsmål: *Hvem har ansvaret for handicapservice på stationer?*

Svar: TRM oplyste, at handicapservice er operatørens ansvar, og at den kommende operatør i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen vil kunne leje handicaplifte af DSB.

Det aftaltes på mødet, at TRM afklarer perronhøjde på stationerne mellem Skjern og Holstebro, samt om der er handicaplifte på stationerne, og om der i så fald er omkostninger for operatøren forbundet med at benytte dem.

Svar: Desiro-togsættene har samme indstigningshøjde som de Lint-togsæt, der på nuværende tidspunkt betjener strækningen Skjern-Holstebro. Der er ramper i Desiro-togsættene.

Stationer med handicaplifte fremgår af den fælles handicapservice-brochure, der bl.a. kan tilgås på følgende:

[https://www.dsb.dk/globalassets/produkter\\_og\\_services/pdf/handicapservice\\_august2017.pdf](https://www.dsb.dk/globalassets/produkter_og_services/pdf/handicapservice_august2017.pdf). Handicapliftene ejes af DSB, og der skal derfor indgås lejeaftale mellem RM og DSB, hvis RM ønsker at benytte de eksisterende handicaplifte.



Til orientering kan perronhøjder og -længder findes i Banedanmarks netredegørelse, bilag 3.6A, der kan tilgås på:

<https://www.bane.dk/Jernbanevirksomhed/Data-om-infrastrukturen/Netredegørelse-2019>.

Arriva har desuden følgende oversigt over afstand og højde mellem tog og perron: <https://arriva.dk/-/media/files/stationer/perronafstand---struer---skjern.pdf>.

Til yderligere orientering kan TRM's nuværende krav til Arrivas handicapservice findes i kontraktens bilag 7. Kontrakten kan tilgås på: <https://www.trm.dk/da/publikationer/2009/togkontrakt-i-midt--og-vestjylland>.

### **Ad aftalens pkt. 3: Statens forpligtelser**

*Spørgsmål: Hvad ligger der i formuleringen om, at staten og regionen senest i december 2026 skal indlede dialog om togmateriel?*

Svar: TRM oplyste, at formuleringen er indsat, da det forventes, at de tilrådighed-stillede Desiro-togsæts levetid udløber omkring år 2030. Staten ejer derefter ikke materiel, der kan stilles til rådighed for driften af strækningen Skjern – Holstebro herefter, og det vil derfor være nødvendigt at tage stilling til den fremtidige materielsituation.

### **Ad aftalens pkt. 4: Økonomi**

*Spørgsmål: Der ønskes en redegørelse for beregning af det statslige tilskud.*

- *Spørgsmål: Hvad omfatter ministeriets opgørelse af togkm? Der er den 6. juni og den 21. juni 2017 udsendt forskellig opgørelse over togkm. Den seneste rettede opgørelse lyder på 722.000 km., mens den tidligere lød på 829.280 kr.*

Svar: TRM oplyste, at det første overslag var en foreløbig vurdering. Den senest fremsendte beregning er dermed den mest korrekte.

- *Spørgsmål: I samme forbindelse ændres tilskuddet til 55,80 kr./togkm. mod tidligere 51,68 kr./togkm., og indtægterne ændres fra 13,6 mio.kr. til 11,8 mio.kr.*

Svar: TRM har efter mødet bedt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen uddybe, hvordan de 55,8 kr./tog-km er fremkommet. TBST oplyser, at tallet stammer fra rapporten "Afgrænsning af udbudspakken for regional-togtrafik i Midt- og Vestjylland 2020", hvoraf følgende fremgår: "De benyttede satser i økonomimodellen for MVJ III udbud resulterer for



pakke 2 i en samlet omkostning (inkl. risikotillæg) pr. togkm. på 55,68 kr. ekskl. infrastrukturafgifter og 61,80 kr. pr. togkm. inkl. infrastrukturafgifter, begge inkl. moms". Tallene er derefter opregnet til 2017-pl til hhv. 55,8 og 61,9 kr. pr. togkm.

Styrelsen har yderligere oplyst, at tallet indeholder følgende poster:

- Togmateriel og kørende personel
- Drift og vedligeholdelse
- Overhead
- Fortjeneste
- Risikotillæg (10 pct.)
- Udvidelse/materiel risiko

Tallet indeholder ikke infrastrukturafgifter, hvilket isoleret set medfører en omkostning på 61,9 kr. pr. togkm.

Da TRM stiller materiel til rådighed for RM og derudover yder et ekstra tilskud på 1,5 mio. kr. til indkøb af ekstra materiel, skal omkostningen korrigeres herfor, hvilket udgør 8,2 kr. pr. togkm.

Med op- og nedjusteringer fastholder TRM beløbsstørrelsen på 30 mio. kr. i alt til drift og ekstra materiel.

- **Spørgsmål:** I forhold til aftale med Arriva: Er der i tilskuddet baseret på "den nuværende økonomi" indregnet en bonus på 5 %?

**Svar:** Der var ikke indregnet bonus i den senest fremsendte opgørelse. Indregningen af bonus er således primært et budget-teknisk spørgsmål som sikrer, at staten har finansiering til evt. bonusbetaling til operatøren. TRM bemærker, at omkostningen til bonusudbetaling kun indtræffer i det tilfælde, at operatøren opfylder specifikke krav til togdriften. Der er dermed ikke direkte tale om omkostninger til togdrift. TRM stiller ikke krav om, at RM etablerer en bonusaftale med Midtjyske Jernbaner. Hvis dette er tilfældet vurderer TRM derfor, at en sådan må finansieres af RM.

- **Spørgsmål:** Hvad er nøgletallet 0,90 kr. i indtægt pr. passagerkm baseret på?

**Svar:** TRM oplyste til mødet, at den senest fremsendte opgørelse stammer fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og at det er TRM's vurdering, at opgørelsen er baseret på relevant data og dermed er retvisende.



Midttrafik påpegede, at strækningen primært benyttes af unge under uddannelse, og at indtægterne dermed er lavere end gennemsnittet for Arrivas samlede togtrafik.

Det aftaltes derfor, at TRM fremsender uddybet beregning, hvoraf det fremgår, hvordan tallene er fremkommet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i notat fremsendt til RM 21. juni 2017 angivet følgende angående estimering af indtægt:

*”Denne gennemsnitlige indtægt pr. personkm er estimeret ud fra Arrivas OD2015 (Arriva pkm og Arriva indtægter) for de OD-relationer som har berøring med delstrækningen Skjern-Holstebro.”*

Det må på den baggrund antages, at indtægten pr. personkm er retvisende for strækningen Skjern-Holstebro. Af nævnte notat fremgår det, at den gennemsnitlige indtægt per person-km på strækningen Skjern – Holstebro er 0,89 kr. TRM bemærker, at det ikke vil ændre afgørende på resultatet, om beregningen af tilskuddet til RM foretages med en forudsætning om 0,89 kr. eller 0,90 kr. i indtægt per person-km.

- **Spørgsmål:** Kan ministeriet oplyse indtægter ved brug af rejsekort på strækningen?

**Svar:** TRM oplyste, at ministeriet ikke umiddelbart har adgang til denne information.

- **Spørgsmål:** Kan ministeriet oplyse tilskud pr. togkm ved overdragelse af regionaltogstrafik i Nordjylland og på Sjælland?

**Svar:** TRM oplyste, at tilskud per tog-km ikke vil være det samme i de forskellige aftaler om regionalisering af den statslige togtrafik.

- **Spørgsmål:** Kan "en rimelig fortjeneste" kvantificeres nærmere?

**Svar:** TRM oplyste til mødet, at der med rimelig fortjeneste menes 6-10 pct.

Det aftaltes, at TRM afklarer, om det gælder per år eller over hele perioden, herunder forberedelsesperioden, hvor der vil være et underskud. Det aftaltes desuden, at dette specificeres i aftaleteksten.

TRM er enig i, at fortjenestens "rimelighed" skal vurderes over den samlede periode. Aftaleteksten er derfor opdateret i overensstemmelse hermed.





- Spørgsmål: *I aftale med Arriva kan tilskuddet reguleres, hvis der sker ændringer i takststrukturen (bilag 7.13 i den gældende kontrakt). Desuden indregner Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i "Afgrænsning af udbudspakker for regionaltogetrafikken i Midt- og Vestjylland 2020", at den kommende operatør kan indregne op til 10 % indtægtsrisiko i tilbuddet begrundet i usikkerheder i forbindelse med udrulning af rejsekortet og effekten af Takst Vest. Det bemærkes også, at en eventuel overgang fra togtakster til Midttrafiks takster vil have konsekvenser for indtægterne. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens estimerede passagerindtægter er opgjort ud fra Arrivas produktionsdatabase for perioden 2011-2016. Er ministeriet åben for en forhandling af aftaletilskuddet, hvis forudsætningerne ændrer sig?*

TRM oplyste til mødet, at kompensationsbestemmelser i udbudte kontrakter er indsat, når staten vurderer, at en sådan bestemmelse afhjælper usikkerhed fra tilbudsgiver, der ellers kunne resultere i uforholdsmæssigt høje tilbudspriser.

Det aftaltes, at TRM afklarer stillingtagen til spørgsmålet.

Svar: Det er hensigten fra TRM's side, at tilskuddet til RM er uafhængigt af de realiserede indtægter på strækningen. Da beløbet på 30 mio. kr. desuden er en oprunding, er det TRM's formodning, at beløbet bør kunne rumme indtægtsusikkerheden forbundet med Takst Vest uden yderligere regulering.

- *Det ønskes bekræftet, at der ingen begrænsninger er med hensyn til Midtjyske Jernbaners anvendelse af fortjenesten.*

Svar: TRM bekræftede til mødet, at der ikke er nogen restriktioner for anvendelsen af en fortjeneste af rimelig størrelsesorden.

- Spørgsmål: *Hvad kan risici og omkostninger ved sen tilbageførsel omfatte?*

Svar: TRM oplyste, at TRM i tilfælde af sen tilbageførsel vil forhandle med operatøren på de udbudte strækninger i Midt- og Vestjylland om betjeningen af Skjern – Holstebro. Omkostningen til denne betjening vil skulle dækkes af det statslige tilskud til Region Midtjylland. Dette må som udgangspunkt forventes at blive dyrere, end hvis operatøren fra starten havde skullet betjene strækningen. Hvis omkostningen overstiger tilskuddet, der ydes til RM, vil RM skulle dække forskellen.

TRM kunne desuden ikke afvise, at der også kan være administrative omkostninger forbundet med sen tilbageførsel, som vil skulle dækkes af RM.



- Spørgsmål: *Der forventes udgifter til forberedelse af driften (f.eks. uddannelse/oplæring af lokoførere). Hvordan stiller ministeriet sig til kompensation for disse omkostninger?*

TRM oplyste til mødet, at man ikke kompenserer for disse omkostninger. Der blev spurgt til, om forberedelsesperioden kan indgå i beregningen af fortjenesten, da der som nævnt forventes udgifter i perioden.

Svar: Jf. ovenfor om ”en rimelig fortjeneste” kan forberedelsesperiodens udgifter indgå i beregningen af en sådan. Der er af samme grund indsat en definition af en forberedelsesperiode af et års varighed i vedlagte aftaleudkast.

- Spørgsmål: *I "Sjællandsaftalen" indgår et afsnit om kompensation for installation af ETCS-udstyr og GSM-R. Har Desiro-togsættene sådant udstyr og hvis ikke, vil regionen så blive kompenseret?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at det forventes, at Desiro-togsættene vil være udstyret med ECTS- og GSM-R-udstyr inden driftsstart. Dette skrives ind i aftalen om tilrådighedsstillelse.

- Spørgsmål: *Er Desiro-togsættene udstyret med automatisk tællesystem og hvis ikke, vil ministeriet montere dette inden driftsstart eller kompensere for udgifter hertil?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at Desiro-togsættene ikke er udstyret med automatisk tællesystem. TRM stiller ikke krav til RM om, at Holstebro – Skjern skal betjenes med togsæt med automatisk tællesystem, og vil på den baggrund ikke afholde udgifter til installering af noget sådant.

- Spørgsmål: *Størrelsen af infrastrukturafgifter?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at der i 2018 betales en baneafgift på 4,98 kr. per tog-km ekskl. moms til Banedanmark.

- Spørgsmål: *Har ministeriet kendskab til Arrivas udgifter til erstatningskørsel?*

Svar: TRM oplyste til mødet, at TRM ikke har kendskab til Arrivas udgifter til erstatningskørsel.



## **Ad aftalens pkt. 5: Dokumentation**

### *5.1. Dokumentation før Driftsstart*

- Spørgsmål: Der er ikke samme krav til dokumentation før og under driftsstart som "Sjællandsaftalen". Hvorfor denne forskel?

Svar: TRM oplyste, at tidsfristen et år før driftsstart er nødvendig for, at man om nødvendigt kan lade betjeningen overgå til operatøren på de udbudte strækninger.

### *5.2. Dokumentation i driftsperioden*

- Spørgsmål: Der er stillet krav til dokumentation for anvendelsen af driftstilskud, herunder den økonomiske afgrænsning i forhold til Lemvigbanen. Hvorfor findes ikke samme krav i aftalen mellem ministeriet og Region Nordjylland i forhold til Nordjyske Jernbaner?

RM og Midtjyske Jernbaner spurgte til operationaliseringen af kravet.

TRM var åben for, at afgrænsningen dokumenteres ved en kalkulatorisk fordeling baseret på eksempelvis antal person-km på henholdsvis Lemvigbanen og Skjern – Holstebro.

Det aftaltes, at TRM præciserer dette i aftaleteksten.

- Spørgsmål: Det antages, at der skal indgå en administrationsaftale om statstilskuddet. Kan ministeriet oplyse nærmere herom, evt. eksemplificeret ved aftale med Region Nordjylland?

Svar: TRM oplyste til mødet, at administrationsaftalen regulerer den praktiske håndtering af udbetalingen, for eksempel månedsdagen for udbetaling af tilskud. Der vil således ikke blive opstillet nye krav (eller begrænsninger) i forbindelse med administrationsaftalen.

## **Ad aftalens pkt. 6: Aftalelængde og ophør**

- Spørgsmål: Aftalen er uopsigelig for regionen i driftsperioden. Der ønskes en drøftelse af regionens mulighed for at opsige aftalen.

Svar: TRM oplyste til mødet, at aftalen med RM skal følge udbudsperioden af hensyn til statens muligheder for at sikre den langsigtede opretholdelse af betjening af strækningen.



## **Ad aftale om tilrådighedsstillelse af tre Desiro-togsæt**

Side 12/13

- Spørgsmål: Udkastet svarer stort set til tidligere aftale om tilrådighedsstillelse af Desiro-togsæt til samdrift på Aarhus Nærbane. Regionen har derfor kun få kommentarer til indholdet.

Punktet blev ikke drøftet nærmere til mødet.

- Spørgsmål: Det bemærkes, at regionen forventes at indgå aftale med Midttrafik om overdragelse af trafikføreransvaret og med Midtjyske Jernbaner om vedligeholdelse af Desiro-togene. Det kan godt fremgå af aftalen, jf. tidligere aftale.

Det aftaltes, at aftaleteksten opdateres som ønsket.

På spørgsmål herom fra Midtjyske Jernbaner oplyste TRM, at man ikke kan garantere en levetidsforlængelse af Desiro-togsættene.

- *Vedr. pkt. 12 Der bør stå "Regionens togoperatør" i stedet for "Midtjyske Jernbaner".*

Det aftaltes, at aftaleteksten opdateres som ønsket.

- *Vedr. pkt. 20 om ansvar ønskes passus om forsinkelse af tilrådighedsstillelsen uddybet.*

Det aftaltes, at TRM uddyber afsnittet i aftalen.

Svar: Passus om forsinkelse af tilrådighedsstillelsen udgår. Det er TRM's forpligtelse at Desiro-togsættene leveres til RM. Der gælder dermed de samme bestemmelser i tilfælde af mislighold og ændring af aftalen, som for aftalens øvrige punkter.

## **Andre bemærkninger**

Spørgsmål: Struer Kommune har henvendt sig til Region Midtjylland med opfordring til ikke at indgå aftale med staten om regional overtagelse af togstrækningen Holstebro-Skjern, fordi det vil betyde reduceret togbetjening af Struer. Så vidt regionen er orienteret, er det politisk aftalt, at betjeningen af Struer med halvtimesdrift vil blive opretholdt uanset en eventuel regional overtagelse. Der ønskes en bekræftelse på, at regionens overtagelse af togstrækningen ikke får negative konsekvenser for den fremtidige togbetjening mellem Holstebro og Struer.

Svar: TRM oplyste til mødet, at sammenlignet med betjeningskravene i det offentliggjorte udbudsmateriale vil overdragelse på hverdage med-



føre en senere første morgenafgang og kun én, frem for halvanden afgang i timen om aftenen. Det skyldes, at kravet om to tog i timen i dagtimerne på Holstebro – Struer umiddelbart kun kan opfyldes ved at forlænge Aarhus – Herning – Holstebro.