



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 7. april 2014  
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. januar 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 319:**

Med henvisning til artiklen ”Trafikforskere: Ringe effekt af Togfonden” i Politiken den 14. januar 2014 bedes ministeren kommentere udsagnet fra trafikforsker Per Homann Jespersen, RUC om, at ”virkningen af Togfonden vil ikke være særlig stor”?

**Svar:**

Jeg skal for god ordens skyld bemærke, at det citat, som indgår i den artikel, spørgeren henviser til, ikke er udtalt af trafikforsker Per Homann Jespersen, som det ellers påpeges af spørgeren, men af trafikforsker Niels Melchior Jensen.

Begge de to nævnte trafikforskeres argumenter synes i artiklen at fokusere på tre hovedbudskaber: *For det første:* Med investeringerne i Togfonden DK sker der kun i begrænset omfang en overflytning af rejsende fra bil til tog. *For det andet:* Der bør investeres mere i kollektiv trafik. *Og for det tredje:* Der bør lægges hindringer for biltrafikken, f.eks. i form af roadpricing.

Spørgsmålet om overflytning fra bil til tog er bestemt relevant for vurderingen af Togfonden DK, men det er ikke det væsentligste i forhold til vurderingen af, om det er et godt projekt. Det er nødvendigt at se på projektets samlede effekter, og dette sker i den samfundsøkonomiske projektvurdering. Den viser, at Togfonden DK er et godt projekt med en forrentning på 5-7 pct. Denne forrentning er udtryk for, at der er rigtig mange mennesker, der kommer til at spare rigtig meget tid som følge af Togfondens investeringer.

Jeg skal endvidere bemærke, at trafikken på jernbanen mellem timemodellbyerne med investeringerne i Togfonden forventes at stige, så der er 50 % flere rejser i 2030 end i 2010. Det svarer til ca. 22.000 flere daglige rejsende i toget. Af den trafikvækst, som Timemodellen samlet set genererer, vurderes det, at ca. 25 % er overflyttet fra biltrafik.



Generelt forventes det, at Timemodellen vil rykke på konkurrenceforholdet mellem bilen og den kollektive trafik, særligt over de lange afstande. Det vil f.eks. fremover ikke kunne svare sig tidsmæssigt at tage bilen mellem København og Aarhus.

Med hensyn til argumentet om, at der ikke investeres nok i den kollektive trafik vil jeg henvise til, at der siden aftalerne om en grøn transportpolitik og nu også senest med aftalen om Togfonden DK er investeret historisk meget i den kollektive trafik. Jeg kan derfor ganske enkelt ikke genkende billedet af at området ikke prioriteres.

Endelig er der argumentet om, at en større overflytning fra bil til kollektiv trafik kun vil kunne opnås med roadpricing eller andre begrænsende tiltag. Til dette kan jeg blot bemærke, at det er regeringens holdning, at tiden ikke er moden til at gå videre med roadpricing.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke