



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 13. november 2013  
J. nr. 2013-4261

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. oktober 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 47:**

”Af Trafikstyrelsens og Banedanmarks publikation ”Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane” fremgår følgende ordlyd på side 11: ”Med timemodellens nye banestrækninger udvides den samlede bane-kapacitet mellem Odense og Aarhus. Det muliggør forbedring af både regionaltrafik og landsdelstrafik.” I den forbindelse bedes ministeren oplyse, om regeringen i udspillet Togfonden DK har afsat midler til, at den nævnte styrkelse af regionaltrafikken i Østjylland og i andre dele af landet kan realiseres? Hvor meget anslår ministeren, at et sådant løft af regionaltrafikken i kølvandet på eventuel realisering af Togfonden DK vil koste?”

**Svar:**

Med regeringens udspil til Togfonden DK lægges der op til finansiering af baneanlæg, der muliggør realisering af Timemodellen på bl.a. strækningen mellem Odense og Aarhus - Hobro. Anlæggene giver ekstra banekapacitet og mulighed for hurtigere rejsetid for hele togtrafikken. Det er automatisk til fordel for alle de regionaltog, som i forvejen kører på strækningen.

Baneforbedringerne giver også mulighed for yderligere forbedringer af regionaltogtrafikken, hvis der i fremtiden er villighed til at prioritere offentlige indkøb af supplerende regionaltogstrafik, såfremt udvidelser ikke kan løbe rundt i sig selv.

Der er ikke afsat midler i Togfonden til dækning af omkostninger i forbindelse med udvidet regionaltrafik, og der er ikke foretaget beregninger af, hvad en sådan netto vil koste. Dette skal ses i lyset af, at Togfonden omhandler infrastrukturinvesteringer. Den udvidede trafik vil desuden først være relevant, når togfondens anlæg står klar midt i 2020'erne, og problemstillingen må derfor indgå i de politiske forhandlinger om operatørkontrakterne på dette tidspunkt.

Det står dog klart, at Timemodellen og elektrificeringen fuldt indfaset vil forbedre økonomien i passagertogtrafikken mellem landsdelene markant. Udover



at kunne dække udgifterne til indkøb af flere tog og øget kørselsomfang efterlader Timemodellen et driftsøkonomisk overskud, som kan medgå til finansiering af andre aktivitetsudvidelser i togtrafikken, herunder regionale.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr