

## Talepapir til samrådsspørgsmål F

---

Ministeren bedes redegøre for, hvordan der i kølvandet på realisering af Togfonden DK kan tilvejebringes den fornødne finansiering på op til 10 mia. kr. til indkøb af de hurtige tog, der efter planen skal køre mellem de største byer.

Regeringen ønsker med TogfondenDK, at skabe en tidssvarende infrastruktur til gavn og glæde for alle danske passagerer.

Elektrificeringen af den resterende del af hovedbanenettet og etablering af timemodellen betyder et markant løft til den kollektive trafik, som ikke er set større siden åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i 1997.

Elektrificeringen af den resterende del af hovedbanenettet betyder også - ud over mere miljøvenlige tog - at vi fremover kan købe gennemprøvede standard-eltog



i stedet for at begive os af med tog-eksperimenter som f.eks. IC4.

El-tog er også forudsætningen for, at vi kan udnytte det fulde potentiale i timeplanen og indføre højhastighedstog i Danmark.

Indkøb af tog har historisk været håndteret af DSB. Det er bl.a. det, som DSB i den nuværende kontrakt får kontraktbetaling til.

Den trafik DSB driver i dag kan ikke drives uden tilskud, og kontraktbetalingen dækker derfor forskellen mellem DSB's samlede omkostninger og passagerindtægterne.

Der er afsat ca. 4,2 mia. kr. årligt på finansloven til indkøb af togtrafik hos DSB.



Denne kontraktbetaling går overordnet set til to omkostningsposter:

1. Den første er de løbende driftsomkostninger ved trafikken. Det er fx løn, energi, administration mv.
2. Den anden er DSB's investeringer - hvoraf anskaffelse og leje af togmateriel er helt dominerende.

Der er derfor intet nyt i, at DSB forventes at skulle stå for indkøb og finansiering af nye el-tog i den kommende kontraktperiode.

Det betyder naturligvis, at vi skal sikre et DSB, som er klar til at løfte opgaven.

DSB gennemfører i disse år store effektiviseringer, der løbende billiggør driften.



Herudover forventes stigende efterspørgsel på grund af f.eks. København-Ringstedbanen, Timemodellen og andre baneprojekter. Det vil give DSB væsentligt øgede billetindtægter.

Men de store baneinvesteringer har også en positiv effekt på omkostningssiden:

Elektrificering og kørsel med el-tog giver grundlæggende lavere driftsomkostninger.

Endvidere betyder Timemodellen, at både materiel og personale kan udnyttes mere effektivt. Det skyldes simpelthen, at de samme tog kan nå frem og tilbage flere gange i løbet af et døgn.

Det samme antal tog kan således også transportere flere passagerer.



For Timemodellen forventes effekterne på både omkostnings- og indtægtssiden at give et driftsoverskud på ca. 150 mio. kr. årligt.

Hvis jeg skal sammenfatte, så er der ikke grund til at tro, at der ikke skulle være penge til at købe nye tog til den fremtidige trafik i Timemodellen m.v. At det vil være muligt skyldes overordnet følgende tre forhold:

1. Særligt med Timemodellen bliver driftsøkonomien i togtrafikken bedre, så der som noget helt nyt bliver tale om, at driftsudvidelserne er overskudsgivende.
2. Eltog har lavere driftsomkostninger, og derfor spares der penge i forhold til den nuværende "dieserverden".
3. Den nuværende ramme til togtrafik på Finansloven indeholder allerede



penge til forrentning og afskrivning af togmateriel.

Ud over disse tre forhold vil det naturligvis også gælde, at der også i fremtiden skal stilles skrappe krav til, at DSB bliver stadig mere effektiv og kan køre stadig mere trafik for de samme penge.

Der er imidlertid mange forhold med hensyn til udrulningsplanen elektrificeringen, passagervæksten, overordnede typevalg og togstørrelse, der skal på plads, før der kan fastlægges en helt præcis materielplan.

En samlet plan for udskiftning af DSB's materielpark, og hvor mange nye togsæt der skal anskaffes vil derfor blive fastlagt i forbindelse med forhandlingerne af den nye DSB kontrakt.