



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 28. januar 2015
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 5. januar 2014 stillet mig følgende spørgsmål 243 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål nr. 243:

Ministeren bedes gøre rede for, om der er beregnet en samfundsøkonomisk konsekvens, hvis en togbro over Vejle Fjord ikke indgår i modellen for timeplanen, jf. Produktivitetskommissionens analyserapport nummer 5, hvor der står, at det ved store infrastrukturprojekter er vigtigt at lave samfundsøkonomiske beregninger på alternativer. Herunder bedes ministeren gøre rede for den samfundsøkonomiske konsekvens, hvis togbroen ikke indgår i modellen for timeplanen.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, der har oplyst følgende:

”Som det fremgår af bilag 2 til rapporten *Togfonden DK – højhastighed og elektrificering på den danske jernbane*, som Banedanmark og Trafikstyrelsen udsendte i september 2013, er der belyst en række alternative muligheder for realisering af Timemodellen. Blandt disse alternativer er der med Togfonden DK udvalgt de anlægselementer, der udviser det mest fordelagtige forhold mellem anlægspris og rejsetidsbesparelse. Disse anlægselementer er – alt andet lige – dem der vil sikre den bedste samfundsøkonomi ved realiseringen af Timemodellen.

Samfundsøkonomien i Timemodellen er, i overensstemmelse med Finansministeriets retningslinjer for beregning af samfundsøkonomi, sammenholdt med 0-alternativet, hvor Timemodellen ikke gennemføres. Beregningerne viser, at der er god samfundsøkonomi i en realisering af Timemodellen og elektrificeringen. Således ligger den interne rente på ca. 5-7 pct. for Timemodellens anlægselementer i Togfonden, hvilket er et godt og robust resultat.

Der er ikke foretaget samfundsøkonomiske beregninger af en situation uden Vejle Fjord broen. De enkelte delelementer af Timemodellen skal ses som et samlet hele, da de forudsætter hinanden for at opnå de gode resultater, som Togfondens Timemodel er beregnet til at opnå.



Hvis Vejle Fjord broen ikke indgår i Timemodellen, vil den samfundsøkonomiske forrentning af Togfonden alt andet lige blive forringet. Det skyldes særligt, at tidsgevinsterne reduceres. Dårligere rejsetid vil også føre til færre passagerer, hvilket giver færre billetindtægter mv.

Tidsgevinsterne er en afgørende post i det samfundsøkonomiske regnskab. Hvis ikke Vejle Fjord broen anlægges, vil rejsetiden øges med ca. 12 minutter pga. den manglende bro (ca. 8½ minut fra broen og ca. 3½ minut fra køretidstillægget) for de ca. 5,1 mio. passagerer, der ellers ville benytte broen. Alene disse passagerers tidstab medfører, at tidsgevinsterne reduceres med ca. 1.000.000 timer pr. år i forhold til det forudsatte i Timemodellen. Det svarer til, at økonomien i den 'amputerede' Timemodell forringes med ca. 5 mia. kr., når man ser over hele projektets levetid og tilbagediskonterer tidstabt til nutidsværdi. Tidsgevinsterne ved Vejle Fjord-broen overstiger således anlægsinvesteringen på ca. 4,3 mia. kr.

Hertil skal så lægges tidstabt for de passagerer, der får længere rejsetid, fordi Timemodellens knudepunktskøreplan, med prioriterede korrespondancer i Aarhus og Aalborg og mulighed for en markant forbedret betjening i Østjylland pga. øget kapacitet, ikke kan gennemføres. Derudover kommer øgede personaleomkostninger og togdriftsomkostninger, når der skal køres ind omkring Vejle by på alle togafgange.

Samlet vurderes set Vejle Fjord at være en god investering målt på tidsgevinst og passagerer set i forhold til investeringen. Broen er nøglen til at realisere en Timemodell mellem Odense og Aarhus”.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke