



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. februar 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 245 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål nr. 245:

Vil ministeren gøre rede for, hvad den samfundsøkonomiske gevinst (f. eks. målt ved intern rente) er for følgende to alternativer, når man kigger isoleret på strækningen Odense-Århus?

- 1) Togbro over Vejle Fjord og en rejsetid med toget på 1 time.
- 2) Ingen togbro over Vejle Fjord, de aftale anlægsforbedringer omkring Vejle og en anslået rejsetid med toget på 1 time og 8 minutter.

Svar:

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

”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, jf. svar på TRU 243.

Vedr. pkt. 1: Den samfundsøkonomiske effekt er den samme, der er beregnet ifm. Togfonden, dvs. en høj intern rente på 5-7 pct., hvilket er et godt og robust resultat.

Vedr. pkt. 2: Som det fremgår af svaret på TRU 243, er der ikke foretaget samfundsøkonomiske beregninger af at undvære Vejle Fjord broen. Dette ville som udgangspunkt kræve, at der udarbejdes nye køreplaner, nye omløbsplaner for materiellet, nye passagerberegninger på Landstrafikmodellen mv.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at hvis der udarbejdes samfundsøkonomi for Togfonden uden Vejle Fjord banen, 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. Tidstabt alene for de passagerer, der ellers ville benytte broen, svarer til en forringelse af projektets økonomi på ca. 5 mia. kr. i projektets levetid tilbagediskonteret til nutidsværdi.



Hertil skal så lægges tidstab for de passagerer, der får længere rejsetid, fordi Timemodellens knudepunktskøreplan, med prioriterede korrespondancer i Aarhus og Aalborg og forbedret betjening i Østjylland, ikke kan gennemføres. Derudover kommer øgede personaleomkostninger og togdriftsomkostninger, jf. svaret på spørgsmål 243.”

Side 2/2

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke