



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 24. april 2015
J. nr.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. marts 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål nr. 579:

”Ministeren bedes – jf. Transportministeriets faktaark ”Passagervækst og overflytning til den kollektive trafik” – redegøre for, hvordan de finansieringsmæssige konsekvenser af en stigning i passagertallet på 50 pct. skal håndteres i forhold til anskaffelse af materiel, drift af materiel og drift i øvrigt. Svaret bedes sat i relation til den netop indgåede 10-årige aftale med DSB.”

Svar:

Stigende passagertal er normalt godt for DSB's økonomi. Flere passagerer giver flere indtægter, som typisk overstiger alle ekstra omkostninger, der er nødvendige for at befordre dem. En stigning i trafikken på 50 pct. mellem byerne der betjenes af Timemodellen - som det citerede faktaark henviser til - vil indebære en særlig stor økonomiforbedring på sigt, fordi der er tale om rejser over lange afstande med et stort indtægtpotentiale.

Anskaffelse af nye tog finansieres via kontraktbetalingen til togoperatørerne. På finansloven er der afsat 4,2 mia. kr. årligt til indkøb af togtrafik hos DSB. Beløbet dækker, sammen med indtægterne fra passagerer, overordnet over to omkostningsposter:

- De løbende driftsomkostninger ved trafikken
- DSB's investeringer, hvor anskaffelse og leje af materiel er helt dominerende

DSB's kapitalomkostninger til investeringer udgjorde 2,6 mia. kr. i 2014 svarende til godt 60 pct. af kontraktbetalingen. Disse omkostninger dækker forrentning og afskrivninger for materiellet, men dog også andre mindre investeringer.

DSB gennemfører i disse år store effektiviseringer, der løbende billiggør driften. Desuden vil kørsel med eltog give lavere driftsomkostninger.



Endvidere gælder at de hurtige tog i Timemodellen mellem København og Jylland i løbet af et døgn kan nå at udføre flere ture frem og tilbage. Derved kan både materiel og personale udnyttes mere effektivt end ved længere rejsetid. Det samme antal tog kan også transportere flere passagerer.

Samlet set vurderes Timemodellen i henhold til Trafikstyrelsens analyser at give et driftsoverskud på ca. 150 mio. kr. årligt.

Den fulde økonomiforbedring indtræder opnås først når baneinvesteringerne er færdige og Timemodellen kan realiseres i sin endelige form i midten af 2020'erne.

I den netop indgåede aftale om en 10-årig kontrakt for DSB er der afsat 1,5 mia. kr. til afskrivning af nye eltog og følgeinvesteringer i perioden frem til 2025. Alle udgifterne afholdes inden for en uændret - og fra 2021 endda faldende - økonomisk ramme for DSB.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke