



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 24. april 2015
J. nr. 2015-2189

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 30. marts 2015 stillet mig følgende spørgsmål 583 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget Troels Lund Poulsen (V).

Spørgsmål nr. 583:

Som svar på TRU alm. del – spørgsmål 245 har ministeren skrevet, at der ikke er regnet på den samfundsøkonomiske marginaleffekt af en ny bro over Vejle Fjord, da det ville kræve opstilling af "nye køreplaner, nye omløbsplaner for materiellet, nye passagerberegninger på Landstrafikmodellen mv." Set i lyset af dette svar bedes ministeren redegøre for, hvilke principper for prioritering af strækingsudbygninger, der så skal benyttes, idet de forudsatte 28,5 mia. kr. ikke er til rådighed på én gang og derfor under alle omstændigheder skal tids- og projektmæssigt prioriteres.

Normalt ville det ske ved, at de delprojekter, der giver størst samfundsøkonomisk afkast, iværksættes først. Ministeren bedes derfor redegøre for, om man har fravalgt en sådan fremgangsmåde. Ministeren bedes derudover redegøre for om udgiften til opstilling af alternative køreplaner m.v. eventuelt kunne opveje et samfundsøkonomisk tab ved en uhensigtsmæssig investeringstakt af de forudsatte 28,5 mia. kr. i Togfond DK.

Svar:

Udrulningstakten af et stort kompleks af anlægsinvesteringer, som Togfonden DK udgør, må tage hensyn til en lang række andre forhold end samfundsøkonomi. Rækkefølgen afspejler således også praktiske og tekniske forhold som f.eks. det faktum, at det tager længere tid at undersøge og projektere et stort anlæg som f.eks. Vejle Fjord-broen sammenlignet med f.eks. et udfløtningsanlæg ved Ny Ellebjerg (der p.t. behandles i Folketinget).

Som oplyst TRU svar 243, som der henvises til i TRU svar 245, er der en god samfundsøkonomi ved realisering af Togfondens timemodel og elektrificering. Således ligger den interne rente på ca. 5-7 pct. for Timemodellens anlægsselementer, hvilket er et godt og robust resultat.

Anlægsselementerne i Timemodellen forudsætter hinanden. Som det også fremgår af TRU 243 og 245, er det Trafikstyrelsens vurdering, at hvis der udarbejdes en samfundsøkonomi i Togfonden uden en ny banebro ved Vejle Fjord, vil den samfundsøkonomiske forrentning alt andet lige blive forringet. Det skyldes, at tidsgevinsterne reduceres. Dårligere rejsetid vil også føre til færre passagerer,



hvilket giver færre billetindtægter. Tidstabet alene for de passagerer, der ellers ville benytte en ny banebro ved Vejle Fjord, svarer til en forringelse af projektets økonomi på ca. 5 mia. kr. i projektets levetid tilbagediskonteret til nutidsværdi. Hertil skal lægges værdien af tidstabet for de passagerer, der får længere rejsetid, fordi Timemodellens prioriterede korrespondancer ikke kan opretholdes. De samlede tidgevinster overstiger således anlægsinvesteringen på ca. 4,3 mia. kr. Den samfundsøkonomiske marginaaleffekt af en ny banebro over Vejle Fjord er således stor.

I forhold til præmissen om, at de 28,5 mia. kr. ikke til rådighed på én gang, og at der derfor er behov for en prioritering, så kan jeg oplyse, at regeringen og forligskredsen i flere omgange har vurderet den tidsmæssige prioritering anlægsprojekterne i Togfonden.

Med udmøntning af Togfonden i januar 2014 var der enighed om den overordnede tids og prioriteringsmæssige rækkefølge af projekterne. Med Fremrykningssaftalen fra maj 2014 besluttede regeringen og forligskredsen en mere detaljeret tidsplan for Togfondens projekter. Formålet med tidsplanen var, at få koordineret Togfondens projekter med de allerede besluttede jernbaneprojekter (Signalprogram, fornyelsesprojekter m.v.). På den måde opnås den mest effektive tidsplan med færrest mulige trafikale gener for togpassagererne. Desuden sikres der med tidsplanen også en jævn udrulning af f.eks. elektrificeringsprogrammet, så åbningsårene i Togfondaftalen kan overholdes, og så de forudsatte effektiviseringer kan indhøstes.

Der er tale om en rigtig god teknisk-økonomisk optimal "køreplan" for realisering af Togfondens projekter, og der er på ingen måde tale om en uhensigtsmæssig investeringstakt. Tidsplanen for projekternes afvikling passer nemlig til virkeligheden ude på jernbanenet.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke