

Talemanuskript til brug for samråd i FIU d. 9/11 2016

Samrådsspørgsmål J:

Vil ministeren med henvisning til ministerens besvarelse af spørgsmål S 357 om blandt andet Togfonden redegøre for, hvorfor han svarer som han gør, når Finansministeriet i juni 2016 har oplyst forligskredsen, at Nordsøprovenuet skønnes at være ca. 13 mia. kr.?

Svar på samrådsspørgsmål J:

Lad mig indledningsvist beklage, at min besvarelse af spørgsmål S 357 har givet anledning til misforståelser. Det ærgrer mig, at det ser ud til, at vi har talt forbi hinanden.

Mit udgangspunkt for besvarelsen af spørgsmål S 357 og for mit svar til Finansudvalget her i dag, er finansloven for 2017 og den politiske aftale bag finansloven.

Når det kommer til Togfonden er Finansloven for 2017 og aftalen bag den resultatet af et længere forløb i Finansministeriet.

Den tidligere S-RV-SF-regering indgik i januar 2014 med DF og EL en aftale om Togfonden, hvori ca. 28½ mia.kr. blev afsat til investeringer i det statslige jernbanenet. Projekterne omfattede primært:

- Etablering af en timemodel mellem landets fem første byer; især baseret på tre nye projekter: En ny bane på Vestfyn, en bane over Vejle Fjord og en ny bane mellem Horsens og Aarhus uden om Skanderborg.
- Elektrificering af det statslige jernbanenet.

Hertil kom en række mindre projekter.

Udgifterne til Togfonden var forudsat finansieret via en omlægning af beskatningen i Nordsøen.

På baggrund af de stærkt faldende oliepriser gennemførte Venstre-regeringen et serviceeftersyn af Togfonden.

Serviceeftersynet blotlagde, at der manglede ca. 15 mia.kr. i Togfonden. Med andre ord var der kun ca. 13 mia. kr. tilbage.

Den tidligere Venstre-regering foreslog som en konsekvens heraf en tilpasning af Togfonden frem mod 2020. Forslaget indebar, at der frem mod 2020 skulle gennemføres projekter, der skulle understøtte elektrificering af jernbanens hovedstrækninger samt en række øvrige mindre projekter.

Den daværende finansminister indledte på den baggrund en drøftelse med partierne bag Togfonden samt LA og K om situationen.

Udgangspunktet var som nævnt, at de faldende oliepriser havde ændret forudsætningerne for finansieringen af Togfondens udgifter samtidig med, at de offentlige investeringer var for høje i forhold til statens samlede investeringsråderrum.

Det var imidlertid ikke muligt at opnå enighed om en tilpasning om Togfonden, og den daværende Venstre-regering indbudgetterede sit forslag til tilpasning af Togfonden på finanslovsforslaget for 2017.

Forligskredsen bag Togfonden aftalte på sin side en såkaldt "fase 1" for Togfonden. Fase 1 omfatter - ud over de togfundsprojekter, som var indbudgetteret på finanslovsforslaget for 2017 – en ny bane over Vestfyn, hastighedsopgradering Fredericia-Hobro og hastighedsopgradering Hobro-Aalborg. Af hensyn til investeringsudfordringen i de nærmeste år udskød forligskredsen imidlertid den nye bane over Vestfyn med tre år, så projektet er forudsat at starte med 0,1 mia.kr. i 2020, mens 4,1 mia.kr. ligger efter 2020.

Det fremgår af den politiske aftale om finansloven for 2017, at den daværende regering og forligspartierne noterer sig, at partierne bag Togfonden har indgået aftale om en fase 1, som omfatter en ny bane over Vestfyn, hastighedsopgradering Fredericia-Hobro og hastighedsopgradering Hobro-Aalborg.

På finansloven er der imidlertid kun indbudgetteret 114 mio. kr. til hastighedsopgradering Hobro-Aalborg. Anlægsprojektet for en nye bane over Vestfyn er altså ikke indbudgetteret på Finansloven for 2017, og det samme gælder hastighedsopgraderingen Fredericia-Hobro.

Det er på den baggrund, at jeg i mit svar på spørgsmål S 357 har svaret, at der – og jeg citerer – *”pt. ikke er finansiering hverken til en udbygning af motorvejen eller en ny jernbane på Vestfyn.”*

Jeg benægter dermed bestemt ikke, at forligskredsen bag Togfonden – som jo udgør et flertal i Folketinget - har indgået aftale om en fase 1, hvor de prioriterer penge til at bygge jernbanen over Vestfyn fra 2020. Og jeg benægter heller ikke, at de samlede udgifter for fase 1 ligger inden for de midler, som serviceeftersynet af Togfonden har opgjort.

Mit svar til Folketinget havde imidlertid et kortere tidsperspektiv. Dette tidsperspektiv følger af det, som jeg bliver spurgt om, nemlig om jeg vil arbejde for, at forslaget om at realisere gevinsterne ved en samordning af projektet for en udvidelse af motorvejen på Vestfyn med etableringen af en ny bane over Vestfyn bliver til virkelighed. Det er i dette

tidsperspektiv man skal se min formulering om, at der ”p.t.” ikke er finansiering.

Der er ikke finansiering på Finansloven for 2017 og der vil så vidt jeg kan se heller ikke være finansiering i hverken 2018 eller 2019. I det perspektiv giver det ikke så stor mening på nuværende tidspunkt at arbejde for at realisere samordningsgevinsterne ved de to projekter, sådan som spørgsmålet lyder.

Jeg beklager som sagt, hvis svaret har givet anledning til misforståelser. Der var ikke tale om et svar om Togfonden, men om et svar på det konkrete spørgsmål om samordning.

Som bekendt følger det også af aftalen om finanslov for 2017, at jeg som transport-, bygnings- og boligminister i foråret 2017 skal indkalde forligspartierne bag Togfonden til en tilbundsgående drøftelse af økonomien vedr. projekterne i fase 1. Denne drøftelse ser jeg frem til.