



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 24. august 2017
J. nr. 2017-4000

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 28. juni 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

Spørgsmål nr. 623:

Hvordan vil fuld gennemførelse af Togfonden og Timemodellen påvirke driftsøkonomien for jernbanen i Danmark under hensyntagen til blandt andet lavere omkostninger pr. kilometer som følge af højere hastighed og bedre udnyttelse af materiel, herunder højere belægning, som følge af at der kan indføres en taktkøreplan? Der ønskes angivet gevinster pr. år i form af dels øgede passagerantal og -indtægter, dels sparede omkostninger.

Svar:

Jeg skal indledningsvist bemærke, at Finansministeriets opgørelser viser, at Togfonden er underfinansieret med i størrelsesordenen 15 mia. kr. på grund af de faldende oliepriser. Regeringen mener i lyset heraf ikke, at det er muligt at realisere Togfonden eller Timemodellen. Videre bemærkes det, at en række af projekterne i Timemodellen ikke er samfundsøkonomisk hensigtsmæssige. F.eks. har Vejle Fjord-forbindelsen en negativ nettonutidsværdi på helt ned til -919 mio. kr. (2016-priser) i henhold til Vejdirektoratets VVM-undersøgelser heraf.

For så vidt angår driftsøkonomien har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyst følgende:

"I 2013 blev de driftsøkonomiske fordele ved færdiggørelse af Timemodellen - dvs. Timemodellen mellem Odense og Aalborg hhv. Esbjerg beregnet at give ekstra passagerindtægter på 366 mio. kr. årligt. Prognosen forudsatte, at togfondens etaper af Timemodellen i sig selv ville forøge transportarbejdet med 0,7 mia. personkm pr år (2030) eller med 9 pct.

Driftsomkostningerne blev beregnet at stige med 94 mio. kr. inkl. udgifterne til anskaffelse af nye tog, hvilket gav et samlet driftsoverskud på 272 mio. kr. årligt. Udviklingen i omkostningerne dækker over modsat rettede forhold, idet togene på den ene side kommer hurtigere frem og overgik til elektrisk drift Fredericia - Aalborg, men også skal befordre flere passagerer, hvilket kræver



anskaffelse og indsættelse af flere tog. Samlet set var der således ikke tale om en besparelse. Anskaffelse af nye tog var forudsat at ske på tidspunkter, hvor der alligevel var brug for de nye tog.

Der blev forventet øgede omkostninger i Banedanmark for 120 mio. kr. årligt som følge af vedligeholdelse den ekstra infrastruktur.

Den samlede nettoeffekt for jernbanen i Danmark kunne således opgøres til en forbedring på 152 mio. kr. årligt.

Beregningerne blev i 2013 baseret på forudsatte nøgletal for velfungerende dieseltog før togfonden og eltog efter togfonden. En sammenligning med kørsel med IC4 før togfonden vil f. eks. give et andet resultat.

DSB har efterfølgende udarbejdet beslutningsgrundlag for indkøb af nye eltog (Fremtidens Tog). I den forbindelse vurderes det, at homogenitetseffekten ved at indkøbe tog baseret på én produktplatform (fjerntog) i stedet for to produktplatforme (fjern- og regionaltog) i sig selv indeholder en nutidsværdi på 0,7 mia. kr. svarende til en årlig fordel på omkring 40-45 mio. kr.

Effekten af de tekniske homogenitetsfordele blev ikke taget i betragtning i forbindelse med driftsøkonomiske beregninger af Timemodellen fra 2013. Hvis man inddrager DSB's nye beregninger af homogenitetseffekten og sammenligner et basisscenarie, hvor der indkøbes én togtype med et scenarie med timemodellen, der kræver to togtyper (højhastighed og IC-tog) ændres driftsøkonomien i Timemodellen. Med indkøbet af højhastighedstog til den fulde realisering af Timemodellen med de ovennævnte driftsomkostninger- og indtægter ville driftsresultatet blive reduceret med 40-45 mio. kr. således resultatforbedringen med timemodellen bliver på 107-112 mio. kr. årligt”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen