

Talemanuskript til brug for Samrådsspørgsmål E om Ny bane over Vestfyn og udvidelse af Fynske Motorvej

Samrådsspørgsmål E

Svaret på TRU alm. del spm. 41 (folketingsåret 2016-17) viser, at der er store anlægs- og samfundsøkonomiske gevinster at hente, hvis motorvejsudvidelsen på den fynske motorvej samt anlæg af ny jernbane over Vestfyn koordineres. Er transport-, bygnings- og boligministeren enig i, at de to anlægsprojekter skal koordineres, så de store anlægs- og samfundsøkonomiske besparelser kan realiseres og generne kan minimeres for eksempelvis de borgere, hvis ejendomme skal eksproprieres? Endvidere ønskes ministerens svar på, om han agter at gennemføre de nødvendige lovgivningsmæssige og administrative tiltag for at sikre en koordineret anlægsproces og én ekspropriationsproces, så det er muligt at få gavn af de store anlægs- og samfundsøkonomiske gevinster, når nu der er bred politisk opbakning til anlæg og finansiering af en ny jernbane over Vestfyn.

Spørgsmålene er stillet efter ønske af Julie Skovsby (S)

Tak for spørgsmålet, som jeg naturligvis giver en besvarelse af, når det nu er rettet til mig.

Men situationen er jo den, at spørgeren og hendes parti først og fremmest må besvare ét afgørende spørgsmål selv, inden det bliver relevant for mig at gå nærmere ind i de ting, jeg spørges om.

Generelt er det nemlig således en helt grundlæggende forudsætning for at kunne høste samtidighedsgevinster mellem to infrastrukturprojekter, at man beslutter, at de to projekter udføres nogenlunde samtidig. Det gælder også for de to konkrete projekter, som dette samråd drejer sig om – Udvidelse af Fynske Motorvej og Ny jernbane over Vestfyn.

Projektet med en ny jernbane over Vestfyn hører til Togfondens såkaldte fase 1. Regeringen er som bekendt ikke en del af Togfonden og prioriterer ikke dette projekt.

Baneprojektet er ikke på Finansloven, og der er ikke finansiering for projektet. Der er heller ikke vedtaget en anlægslov for projektet.

Til forskel fra baneprojektet er der fundet finansiering til vejprojektet, idet regeringen og Dansk Folkeparti den 21.

september i år indgik aftale om blandt andet en udvidelse af Fynske Motorvej mellem Nr. Aaby og Odense V.

Derudover er der i 2010 vedtaget en anlægslov om vejprojektet.

Der er altså stor forskel på status i de to projekter. Vejprojektet er politisk besluttet. Der er tilvejebragt finansiering og lovhjemmel. Man mangler således blot at udarbejde et detailprojekt for at kunne gå videre med projektet, herunder igangsætte processerne for de nødvendige ekspropriationer.

Baneprojektet opfylder ingen af delene. Der er hverken finansiering, lovhjemmel til anlæg eller et detailprojekt.

Såfremt der er et politisk ønske om at gennemføre projektet med en Ny jernbane over Vestfyn, så skal det ind på Finansloven.

Det kræver, at de partier, der ønsker projektet – Togfondspartierne – sætter sig til forhandlingsbordet i Finansministeriet og finder ud af, hvordan projektet kan prioriteres. Er der andre initiativer, der skal udgå, for at der er økonomisk råderum til at bygge den nye bane? Hvilke initiativer skal udgå osv.?

Dét spørgsmål må spørgeren selv besvare. Det kan jeg jo ikke gøre.

Det er altså ikke nok bare at holde et pressemøde og sige, at nu er banen besluttet. Prioriteringen skal foregå i finanslovsforhandlingerne.

Jeg vil gerne afslutningsvis for god ordens skyld sige lidt om de faktuelle forhold omkring tid og økonomi for de to projekter.

Det forventes, at anlægsarbejderne på vejprojektet tidligst kan påbegyndes i 2019. Hvis man ønsker at udvide motorvejsstrækningen hurtigst muligt, vil udvidelsen tidligst kunne være færdig i 2022. Ønsker man at tage større hensyn til trafikafviklingen på strækningen under anlægsarbejderne, vil udvidelsen tidligst kunne være færdig i 2024. Den konkrete tidsplan for projektet er ikke aftalt endnu.

Som jeg forstår forligskredsen, vil man gerne prioritere Vestfynsbanen med projektstart i 2020 og forventet åbning af jernbanestrækningen i 2026.

I 2016 vurderede Vejdirektoratet i samarbejde med en ekstern konsulent, COWI, mulige gevinster ved samtidig eller koordineret anlæg af de to infrastrukturanlæg på Vestfyn.

Analysen er en overordnet samfundsøkonomisk vurdering, der dels søger at kvantificere de direkte anlægsøkonomiske gevinster, dels beregner de bredere samfundsøkonomiske gevinster.

Vejdirektoratet har oplyst, at der – blandt fagfolk med kendskab til de to projekter – er bred enighed om, at der vil være en væsentlig økonomisk gevinst ved samtidig anlæggelse eller tæt koordinering mellem de to projekter. Datagrundlaget for en kvantificering af gevinsterne er mere usikkert, men et konservativt estimat viser direkte anlægsøkonomiske gevinster i størrelsesorden 100-150 mio. kr. Derudover er der afledte samfundsøkonomiske gevinster i størrelsesorden 380 mio. kr.

Mulighederne for koordinering må formodes at blive mindre, hvis der er et tidsmæssigt spænd mellem anlægsaktiviteterne i de to projekter.

Hvis Vestfynsbanen kommer på Finansloven, og der efterfølgende vedtages en anlægslov, så vil jeg naturligvis se på mulighederne for at høste eventuelle gevinster ved at

koordinere de to projekters forskellige processer, og begrænse de gener, som berørte borgere på Vestfyn måtte blive udsat for.

Men som sagt – bolden ligger hos spørgeren selv og hendes partifæller, som må finde ud af, hvad de vil prioritere.

Tak for ordet.