

Talemanuskript til brug for samråd i FIU den 22. september 2022 (spørgsmål R)

Samrådsspørgsmål R:

Vil ministeren redegøre for samfundsøkonomien og klimaregnskabet ved at anlægge henholdsvis en togbro over Vejle Fjord eller en togtunnel under Vejle Fjord?

Svar:

Tak for indkaldelsen til dette samråd og dermed muligheden for at drøfte perspektivet i og forudsætningerne for en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord. Det er altid relevant at drøfte fordele og ulemper ved store anlægsprojekter og på den måde sikre det bedst mulige grundlag for en senere stillingtagen.

Lad mig indledningsvist nævne, at jeg er utrolig glad for, at der er en bred aftale om udbygningen af den danske infrastruktur, som også omfatter spørgernes parti. Jeg vil derfor også gerne kvittere for det løbende samarbejde med transportordførerne – herunder transportordføreren fra Venstre – om udmøntningen af Infrastrukturplan 2035.

Det er i min optik også kun naturligt, at man drøfter meget indgående, hvad der er den bedst mulige løsning for et så stort projekt som en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord – både i forhold til at skabe en attraktiv kollektiv trafik og samtidig passe på klimaet og miljøet.

Det er også klart, at interessen er særligt stor, hvis man har særlige interesser lokalt. Samtidig er der for projektet to meget forskellige undersøgte løsninger i form af enten en bro eller en tunnel, som selvsagt vil have en forskellig påvirkning af lokalområdet. Og også her er det lokale perspektiv vigtigt i en drøftelse af fordele og ulemper ved projektet.

Med hensyn til det konkrete samrådsspørgsmål, så er klimaregnskab og samfundsøkonomi ved etablering af en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord velbeskrevet, og Folketinget er da også blevet orienteret om begge dele af mine forgængere som transportminister ad flere omgange.

En beregning af *samfundsøkonomien* for projektet indgik som en del af VVM-redegørelsen for projektet fra 2016. Samfundsøkonomien for et hvilket som helst projekt er i sagens natur udtryk for et øjebliksbillede på det tidspunkt, hvor beregningen foretages.

I forbindelse med forberedelserne til infrastrukturforhandlingerne blev der – ligesom for en række andre projekter – udarbejdet en opdateret samfundsøkonomi for projektet med en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord. Udgangspunkt for beregningen var en tunnelløsning.

Resultatet af den samfundsøkonomiske beregning blev anvendt som input til den regnearksmodel, som alle partierne fik udleveret, og som bl.a. kunne beregne samfundsøkonomien for en kombination af en række projekter, herunder en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord.

Det samlede inputark, hvor alle projekterne i regnearksmodellen indgår, og som indeholder det samfundsøkonomiske resultat, blev oversendt til Folketinget i forbindelse med min forgængers svar på Transportudvalgets spørgsmål 183 af 2. februar 2022.

Også klimaregnskabet ved at etablere en forbindelse på tværs af Vejle Fjord er tidligere oplyst til Folketinget – i øvrigt på baggrund af spørgsmål fra samrådsspørgeren i 2019.

Af samme regneark, som blev oversendt af min forgænger som svar på Transportudvalgets spørgsmål 183 af 2. februar 2022, fremgår også et tal for CO₂-udledningen for anlæg og vedligehold af en forbindelse på tværs af Vejle Fjord.

Det fremgår af det udleverede regneark, at CO₂ for anlæg og vedligehold af en tunnel under Vejle Fjord er beregnet til ca. 195.000 ton. I forhold til samfundsøkonomien er projektet beregnet til en negativ nettonutidsværdi på ca. 2,8 mia. kr.

Men som allerede nævnt er tallene et øjebliksbillede og vil kunne ændre sig. Klimabelastningen vil vi forhåbentlig kunne nedbringe som følge af de mange tiltag der vil blive taget i de kommende år, blandt andet i forhold til cementproduktion.

Jeg håber derfor, at spørgerne har fået svar på deres spørgsmål, og så vil jeg afslutningsvist gerne kvittere for, at spørgerne stiller spørgsmålet om de aktuelle beregninger for samfundsøkonomien og klimapåvirkningen for projektet med en fast togforbindelse på tværs af Vejle Fjord. Det vil naturligvis være de mest opdaterede beregninger, som vil indgå i

drøftelserne om udmøntningen af reservationen til Togfonden på 13 mia. kr., som skal bruges til at styrke togtrafikken.

Tak for ordet.