



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 01. oktober 2013
J. nr. 2013-3127

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. september stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 785:

Berlingske bragte 2/9 en artikel "Danmarks nye toglandskab", hvoraf der fremgik et danmarkskort med anførte nuværende togrejsetider samt de forventede rejsetider efter realisering af den såkaldte timemodel. Vil ministeren på den baggrund oplyse, hvilke af de anførte rejsetidsforkortelser, der kan relateres til allerede aftalte og finansierede projekter, herunder opgradering af banen mellem Ringsted og Rødby samt anlæggelse af en ny Storstrømsbro som led i Femernbroprojekt, anlæggelse af en ny bane København-Køge-Ringsted, opgradering af banen mellem Hobro og Aalborg, anlæggelse af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens, udrulning af signalprojektet frem mod 2021, samt elektrificering af banen mellem Lunderskov og Esbjerg?

Svar:

Ideen om timemodellen blev i sin tid udviklet under den tidligere VK-regering, hvor bl.a. den daværende finansminister så det som et "flagskib" for den kollektive trafik. Timemodellen var på den baggrund et vigtigt omdrejningspunkt for beslutningerne i aftalen om "En Grøn Transportpolitik" fra januar 2009, som blev støttet af alle partier bortset fra Enhedslisten.

Når den nuværende regering gør timemodellen til en realitet med Togfonden DK, er det derfor helt naturligt, at en del af de effekter, der beregnes af timemodellen skyldes beslutninger truffet i aftalekredsen bag "En Grøn Transportpolitik". Det vedrører bl.a. den nye bane København – Ringsted, som er en hjørnesten for timemodellen, signalprogrammet, opgradering Hobro – Aalborg, opgradering på Nordvestbanen osv.

Det er imidlertid væsentligt at understrege, at når de samfundsøkonomiske effekter af Togfonden DK – altså de initiativer, der ikke er besluttet og finansieret i "En Grøn Transportpolitik" – opgøres, så vil man naturligvis kun indregne gevinster og omkostninger, der stammer fra netop de initiativer, som Togfonden DK rummer.



Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr

Side 2/2