

Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål L den 2. juni 2020

Samrådsspørgsmål

Vil ministeren redegøre for, hvorfor han mener, at planerne om en togbro over Vejle Fjord skal gennemføres, når nu det faktiske antal af togpassagerer afviger markant fra det forudsatte antal i forbindelse med beregningerne af samfundsøkonomi og klimapåvirkning i VVM-rapporten for togbroen? Der henvises til TRU alm. del – svar på spørgsmål 70 (folketingsåret 2018-19, 2. samling.

Besvarelse

Jernbanen har potentiale til at levere et større bidrag til at løse trængselsudfordringerne, hvis man satser på jernbanens iboende styrke - nemlig at transportere mange mennesker hurtigt enten mellem de større byer eller i tætbebyggede områder.

De målsætninger, som er i Togfonden om at sikre en mere stabil drift og hurtigere transport mellem landsdelene, er derfor fortsat vigtige, og i det lys er en forbindelse over eller under Vejle Fjord fortsat et vigtigt element, som vil indgå i de kommende drøftelser af en langsigtet infrastrukturplan.

Jeg synes, at samrådsindkalderen skal lytte godt efter her, for det er værd at bemærke, at præmissen for samrådsspørgsmålet ikke er helt retvisende. Regeringen har nemlig ikke taget stilling til, om en fast jernbaneforbindelse skal etableres som en bro eller som en tunnel.

I forhold til udviklingen i antallet af passagerer siden aftalen om Togfonden DK er det vigtigt at være opmærksom på, at der under V- og VLAK-regeringerne er truffet en række beslutninger, der har svækket jernbanens konkurrencedygtighed i forhold til private biler.

Det gælder særligt nedsættelsen af registreringsafgiften og nedsættelsen af broafgiften over Storebælt.

Hertil kommer, at jernbanen har været præget af mange sporarbejder og at de infrastrukturforbedringer, som var forudsat i passagerprognosen, blandt andet København-Ringstedbanen og opgraderingen af banen mellem Ringsted-Odense, ikke er slået igennem endnu.

Potentialet for flere passagerer er derfor større end på nuværende tidspunkt og en eventuel forbindelse via Vejle Fjord skal derfor heller ikke ses uafhængigt af de øvrige projekter, som indgår i Timemodellen.

Det som i min optik står tilbage er, at visionen om en Timemodel rummer et betydeligt potentiale for at løfte den kollektive trafik.

Hvordan og i hvilken rækkefølge vi klogest realiserer de visioner, som ligger i Timemodellen, ser jeg frem til at drøfte med Folketingets partier.

Når det er sagt, så er det en anelse mærkværdigt, at Venstre er imod en togforbindelse over eller under Vejle Fjord og i den forbindelse henviser til CO₂ belastningen i anlægsfasen.

Samtidig med det kan man så læse i den tidligere regerings investeringsplan, at *Vejldirektoratet skal gå i dialog med Vejle Kommune om løsningsmodeller og anvendelsen af alternative ruter ved trængsel på Vejlefjordbroen.*

Venstre er således villige til et bygge en bro over Vejle Fjord – bare den ikke er til tog. Der er åbenbart i Venstres optik forskel på klima- og naturhensyn alt efter, om infrastrukturen er til biler eller tog.

Regeringen er selvsagt opmærksom på, at der er berørte grundejere, som gerne vil vide om det ender med en bro eller tunnelløsning. Derfor kan jeg godt forstå, hvis nogle er utålmodige.