



MINISTEREN

Europaudvalget
Folketinget

Dato 17. december 2018
J. nr. 2018-6586

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har i brev af 5. december 2018 stillet mig følgende spørgsmål (KOM (2018) 0438), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

KOM (2018) 0438 – Spørgsmål nr. 1:

Under ministerens forelæggelse i Europaudvalget den 30. november 2018 af Connecting Europe-faciliteten (CEF) oplyste ministeren, at banestrækningerne Fredericia-Hirtshals/Frederikshavn er med i det seneste kompromisforslag om udformningen af TEN-T's hovedkorridor Skandinavien-Middelhavet, og at regeringen støtter dette. Ministeren bedes i den forbindelse redegøre for, hvilke muligheder og forpligtelser der følger af, at en strækning inkluderes på en hovedkorridor, herunder især om det er et krav, at strækningen elektrificeres. Såfremt det er et krav, at en hovedkorridor skal elektrificeres, bedes ministeren redegøre for, hvordan regeringens støtte til at medtage banestrækningerne Fredericia-Hirtshals/Frederikshavn i hovedkorridoren Skandinavien-Middelhavet harmonerer med regeringens afvisning af at elektrificere banestrækningerne nord for Aalborg.

Svar:

Ved TTE-rådsmødet den 3. december 2018 blev der opnået delvis generel indstilling om en ny Connecting Europe-facilitet, herunder at udvide hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet" med vej- og banestrækningerne fra Fredericia – Hirtshals/Frederikshavn. Der er tale om en *delvis* generel indstilling, idet forslaget indgår i forhandlingerne om EU's kommende flerårige finansielle ramme for 2021-2027 (MFF).

Regeringen støtter udvidelsen af hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet" med vej- og banestrækninger Fredericia – Hirtshals/Frederikshavn. Forslaget støttes desuden af Europa-Kommissionen, som er positivt indstillet over for en udvidelse, fordi Jyllandskorridoren binder Norge, Sverige og den vestlige del af Danmark bedre sammen med resten af Europa.

En udvidelse af hovednetkorridoren betyder ikke, at der automatisk tildeles EU-støtte til projekter på strækningen. Der er en kraftig formodning for, at strækninger, der på EU-niveau har en høj prioritet, har en højere chance for at modtage støtte. I sidste ende kommer det dog an på projektet og en række an-



dre forhold, herunder prioriteten i ansøgningsrunden samt efterspørgslen på midlerne.

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) består af 1) hovednetkorridorerne, 2) hovednettet og 3) det samlede net. En hovednetkorridor er et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af hovednettet. Hovednettet omfatter de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning. Og det samlede net består af alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer i det transeuropæiske transportnet.

Banestrækningen Fredericia – Hirtshals/Frederikshavn er allerede i dag en del af *hovednettet*.

En udvidelse af en hovednetkorridor medfører ikke ændringer i forhold til infrastrukturkravene på banesiden. Ifølge TEN-T-forordningen skal en række krav til hovednettet være opfyldt senest ved udgangen af år 2030. Kommissionen kan dog i behørigt begrundede tilfælde indrømme fritagelser for bl.a. elektrificering, jf. Artikel 39(3), hvor investeringer i infrastruktur *"ikke kan berettiges ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn"*.

Ifølge Strategisk analyse af elektrificering af banenettet fra 2011 har strækningen Aalborg – Frederikshavn en negativ intern rente og en nettonutidsværdi på mellem -697 (basissituation) og -545 (vision) mio. kr.¹ Der er således i høj grad tale om et projekt, hvor investeringen *"ikke kan berettiges ud fra socioøkonomiske cost-benefit-hensyn"*.

Det er også grunden til, at regeringen ikke støtter en elektrificering af strækningen.

Det er min opfattelse, at der er en god balance i TEN-T-forordningen i mellem de fælles infrastrukturkrav for de prioriterede dele af den europæiske infrastruktur, men at Kommissionen bør bevilge fritagelser for kravene i de tilfælde, hvor investeringen ikke giver mening.

Regeringen har endnu ikke indsendt en anmodning til Europa-Kommissionen om fritagelse for elektrificeringskravet på strækningen Aalborg-Frederikshavn, idet fristen for opfyldelse af kravene på hovednettet er ultimo 2030, og dermed ikke er nært forestående.

Med venlig hilsen

Ole Birk Olesen

¹ Beregningerne for basissituationen er udover den generelle passagervækst baseret på allerede besluttede projekter. Ved beregningerne for visionssituationen er det lagt til grund, at transportarbejdet målt i passagerkilometer bliver fordoblet frem til 2030.