



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

MINISTEREN

Dato 4. februar 2009  
Dok.id 768229  
J. nr. 004-u18-000764

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 1. december 2008 stillet mig følgende spørgsmål 169 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 169:**

" Ministeren bedes oplyse, hvilke investeringer i jernbanenettet, der er nødvendige, hvis der skal anlægges en fast forbindelse over Kattegat. Herunder bedes ministeren oplyse, om nybygningsløsningen mellem København og Ringsted overhovedet vil være nødvendig, hvis der anlægges en Kattegat-forbindelse, idet en væsentlig del af jernbanetrafikken mellem København og Århus i givet fald vil skulle over Roskilde og videre mod Kalundborgområdet."

**Svar:**

Hvis man skulle etablere en fast forbindelse over Kattegat, ville det både i Jylland og på Sjælland blive nødvendigt at etablere en række tilstødende baneanlæg, der sikrede forbindelse til det bestående jernbanenet.

Omfanget og karakteren ville naturligvis være helt afhængig af, hvilke lokaliteter på de to sider af Kattegat, som broen/tunnelen skulle forbinde, og hvilket ambitionsniveau man måtte lægge til grund for så vidt angår rejsetiderne.

Regeringen ønsker – jf. udspillet "Bæredygtig transport" at styrke den kollektive trafik, og ser hurtige rejsetider mellem landsdelene som et centralt middel hertil.

Men også med de investeringer, som der under alle omstændigheder ville være tale om, må man forvente, at en Kattegatbro ville kræve, at der på begge sider af broen anlægges en ny banelinie mellem kysten og Århus hhv. København beregnet for hurtige tog, herunder også en ny bane udenom Roskilde til Københavns centrum.

En sådan ny bane må på delstrækningen ind og ud af København forventes at skulle følge samme linjeføring som Nybygningsløsningen København – Ringsted.



Hvis man forestillede sig, at der alene blev anlagt en ny bane mellem f. eks. Lejre og Kattegatkysten, samt at de hurtige tog mellem København og Århus skulle benytte den nuværende bane mellem København og Roskilde udbygget med 5. spor, så ville der ikke blive tilstrækkelig kapacitet mellem København og Roskilde/Ringsted til at håndtere den ønskede fremtidige trafikvækst.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Lars Barfoed