



MINISTEREN

Finansudvalget  
Folketinget

Dato 12. marts 2013  
J. nr. 2013-918

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Finansudvalget har i brev af 6. marts 2013 stillet mig følgende spørgsmål (FIU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Thulesen Dahl (DF).

**Spørgsmål nr. 240:**

Ministeren bedes redegøre for, hvilke vurderinger og analyser, der er blevet lavet vedrørende transportsatsningen Togfonden DK specielt i relation til rentabiliteten ved en Kattegatforbindelse samtidig med transportsatsningen Togfonden DK.

**Svar:**

Regeringens plan om etablering af TogfondenDK har to elementer: elektrificering af alle hovedstrækninger i Danmark og gennemførelse af Timemodellen.

Hvad angår elektrificering skal jeg henvise til den strategiske analyse af elektrificering af banenettet, som blev offentliggjort den 15. november 2011.

Fordelene ved elektrificering bliver ikke mindre med etableringen af en Kattegatforbindelse. Da togdriften over denne må forudsættes at være elektrisk, er en elektrificering af hovedstrækningerne i Jylland en forudsætning for en fornuftig anvendelse af forbindelsen, da togene fra København ellers ikke ville kunne køre videre til andre destinationer end Aarhus.

For så vidt angår Timemodellen har tidligere analyser vist, at sådanne investeringer har en god samfundsøkonomisk rentabilitet på omkring 7-8 pct. De elementer i Timemodellen, der handler om de nord-sydgående forbindelser i Jylland er også nødvendige med en Kattegatforbindelse, hvis fordelene ved denne skal udbredes til større dele af Jylland. Det gælder f. eks. hastighedsopgraderingen mellem Aarhus og Aalborg samt mellem Aarhus og Trekantområdet. Disse investeringer er således lige påkrævede hvad enten forbindelsen til København går over Fyn eller Kattegat.

Baseret på Trafikstyrelsens analyser (marts 2011) af en Kattegatforbindelse og en ny bane Roskilde – Aarhus i tilknytning hertil, må det konkluderes, at fra Horsens og sydpå vil der ikke være nogen tidsmæssige fordele ved en



Kattegatforbindelse. Det vil der derimod være med den foreslåede gennemførelse af Timemodellen. Timemodellen vil f. eks. reducere rejsetiden fra Kolding til København fra 2 timer og 21 minutter til 1 time og 25 minutter.

Side 2/2

Man kan således ikke sige, at en Kattegatforbindelse i væsentligt omfang kan erstatte investeringerne i elektrificering og gennemførelse af Timemodellen.

Økonomien i en Kattegatforbindelse vil blive belyst som led i de strategiske analyser, der afrapporteres til efteråret, hvor sammenhængen mellem Kattegatforbindelsen og Timemodellen bliver belyst ved hjælp af den nye Landstrafikmodel. Det vil således ske i god tid, inden der skal træffes beslutning om gennemførelsen af de enkelte dele af Timemodellen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen