



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 4. december 2013
J. nr. 2013-4485

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 7. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra (MFU) Anni Matthiesen (V).

Spørgsmål nr. 121:

Hvor sikker er ministeren på, at der virkelig er et behov for en togbro over Vejle Fjord, herunder hvor mange rejsende forventes at få glæde af den nye linjeføring?

Svar:

Hvis man ønsker en bedre togbetjening af store dele af Midt- Øst- og Vestjylland er det nødvendigt at etablere en bro over Vejle Fjord.

Hvis Timemodellen mellem Odense og Aarhus skal realiseres, er alternativet at bygge en ny bro over Lillebælt og en ny bane uden om Horsens. Denne løsning er meget dyrere og giver ikke samme trafikale muligheder som en Vejle Fjord bro. Der vil således være en markant længere tosporet strækning uden overhalingmuligheder end med Vejle Fjord broen. Det giver mindre kapacitet og robusthed for togtrafikken i Østjylland, hvilket igen begrænser muligheden for at lave en god køreplan for passagererne.

Samlet set er der altså rigtig mange gode grunde til at etablere en ny Vejle Fjord bro. Jeg har for overskuelighedens skyld listet en række af de centrale pointer nedenfor:

- Uden en Vejle Fjord bro vil de prioriterede korrespondancer til Herning og Struer ikke kunne opretholdes. Det vil sige, at de mange togpassagerer, der skal mod Herning og Struer vil få en længere samlet rejsetid, fordi regionaltoget ikke længere passer sammen med Timemodellens SuperLyn.
- Uden en Vejle Fjord bro vil togene "klumpe sammen" på den gamle strækning ind omkring Vejle By og på Vejle Station, som ikke vil have plads til de 5-6 tog, der forventes på stationen på samme tid, hvis der samtidig skal være gode skiftemuligheder.



- Uden en Vejle Fjord bro vil man ikke længere opretholde mulighed for direkte forbindelser mellem Aarhus og Esbjerg.
- Uden en Vejle Fjord bro vil der ikke kunne gives en god og rettidig betjening via en evt. ny bane til Billund Lufthavn med op til 3 tog i timen gennem Grejsdalen samt gode skiftemuligheder til Superlyn i Vejle. Alternativet kan dermed være at reducere betjeningen af Vejle Station.
- Uden en Vejle Fjord bro vil der ikke være mulighed for en hyppigere regionalbetjening fra Aarhus til Trekantområdet med op til kvarterdrift på strækningen – sådan som det er muligt med oplægget til Togfonden DK.
- Det vil ikke være muligt at finansiere alternativer til Vejle fjord broen indenfor Togfonden DK. Det er blevet foreslået, at man i stedet for en ny Vejle Fjord bro etablerer en ny Lillebæltsforbindelse samt udretning af banen ved Horsens. Det vil koste 11-13 mia. kr. for en ren baneløsning og 15-17 mia. kr. for en kombineret vej- og baneløsning.

Side 2/2

Jeg kan derudover oplyse, at det fremgår af togfondsrapporten fra september 2013, som er offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside www.trm.dk, at Trafikstyrelsen forventer at der årligt vil være 5,1 mio. rejsende over den ny Vejle Fjordbro svarende til ca. 14.000 pr. årsdøgn.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr