



**Samrådsspørgsmål E:** På hvilken baggrund finder ministeren, at flest mulige får mest ud af infrastrukturmidlerne ved at investere i den såkaldte timemodel, frem for en Kattegatforbindelse, herunder ikke mindst set i forhold til de sjællandske pendlere?

---

*Svar*

Som jeg har nævnt under min besvarelse af de tidligere samrådsspørgsmål kommer Kattegatforbindelsen primært rejsende til gode mellem København og Aarhus samt Nordjylland.

Med timemodellen breder gevinsterne sig også til mange andre dele af landet. Både fordi timemodellen har en anden geografisk dækning end Kattegatbroen, og fordi der bliver arbejdet med opkoblingen af regionalbaner til



timemodellen – de såkaldte prioriterede korrespondancer.

Når det kommer til betydningen for de sjællandske pendlere – som der spørges til i samrådsspørgsmålet – må jeg sige, at jeg umiddelbart har svært ved at finde gevinsterne ved en Kattegatbro.

Trafikstyrelsen screenede i 2011 mulige linjeføringer for landanlæggene til en Kattegatforbindelse. Under forudsætning af, at der skal realiseres en rejsetid København – Aarhus på omkring én time, vil Kattegatforbindelsens landanlæg på Sjælland bestå af en ny højhastighedsjernbanestrækning til 300 km/t.

Banen forventes at følge en nogenlunde lige linje fra Lejre vest for Roskilde til Kalundborg. Banen går uden om mange byer på Nordvestsjælland, bl.a. Tølløse,



Hvalsø og Jyderup. Deri ligger der altså i udgangspunktet ikke mange forbedringer for de sjællandske pendlere.

Det er klart, at hvis man slækker på ambitionsniveauet for rejsetiden København – Aarhus, og bruger større dele af Nordvestbanen som landanlæg til Kattegat, så kan man få en bedre betjening af de sjællandske pendlere på Nordvestbanen. Den langsommere rejsetid bliver så modsat til skade for de landsdelsrejsende.

Jeg synes alt i alt ikke, at det er muligt at drage nogen særligt klare konklusioner, når det kommer til Kattegatforbindelsens betydning for de sjællandske pendlere.