



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 1. november 2013
J. nr. 2013-3720

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. oktober 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 8:

Med udgangspunkt i en fast Kattegatforbindelse der muliggør timedrift mellem Aarhus og København bedes ministeren fremsende en oversigt over tidsbesparelser i samme omfang som de tidsbesparelser, der fremgår i faktaarket ”Eksempler på rejsetider i dag og fremover”, der blev offentliggjort sammen med ”Rapport om Togfonden DK – Højhastighed og elektrificering på den danske jernbane” d. 27. september 2013.

Svar:

Jeg henviser til at Trafikstyrelsen har udarbejdet vedlagte kort (figur 1) med rejsetider fra København i dag og i fremtiden og tabel med udvalgte rejsetider fra København, Århus og Odense for en situation med en Kattegatforbindelse, uden Togfondens ny-anlæg og opgraderinger, men inklusive allerede besluttede projekter, herunder bl.a. den nye bane mellem København og Ringsted, hastighedsopgradering af strækningen Hobro-Aalborg (til 160 km/t), hastighedsopgradering af strækningen Ringsted-Odense (til 200 km/t) m.v. Det skal bemærkes, at de strategiske undersøgelser af en fast Kattegatforbindelse ikke er afsluttet. Afvigelser vil derfor kunne forekomme i efterfølgende afrapportering af rejsetiderne.

Det skal endvidere bemærkes, at Kattegatforbindelsen og projekterne i Togfonden DK ikke er direkte sammenlignelige bl.a. fordi, at Kattegatforbindelsen er et mange gange større og mere kompliceret projekt. Der er store forskelle på projekterne med hensyn til blandt andet omkostninger, tidshorisont for realisering og mulighed for etapeopdeling mv.

Kattegatforbindelsen indeholder både en vej- og banedel. De isolerede jernbaneinvesteringer anslås at koste ca. 50 mia. kr. Dette beløb indeholder udover baneanlæg på land 1/3 af omkostningerne for Kattegatbroen svarende til de forventede marginalomkostninger ved at udvide en vejbro til også at omfatte



banen. For en Kattegatforbindelse er forudsat investeringer i nye baneanlæg mellem Aarhus og Hov samt mellem Røsnæs og Lejre, hvorfra den nuværende bane benyttes videre til København. Landanlæggene er forudsat anlagt, således at en rejsetid på 1 time mellem København og Aarhus kan realiseres. For Timemodellen regnes i Togfonden med en samlet investering på ca. 15 mia. kr. for de projekter mellem Odense og Aalborg, der vil bringe rejsetiden fra København til hhv. Aarhus og Aalborg ned på hhv. 2 og 3 timer. Baneinvesteringerne ved Kattegatforbindelsen er således ca. 35 mia. kr. højere end Togfondens investeringer i Timemodellen og forudsætter, at en vejbro allerede er besluttet og finansieret.

En ny baneforbindelse mellem København og Aarhus via Kattegat vil primært være en fordel for rejser mellem København og byer i Jylland nord for en linje mellem Horsens og Vejle. Rejsetidsforbedringerne ved Togfondens investeringer kommer i højere grad hele landet til gode og giver således ikke kun fordele for rejser til og fra København.

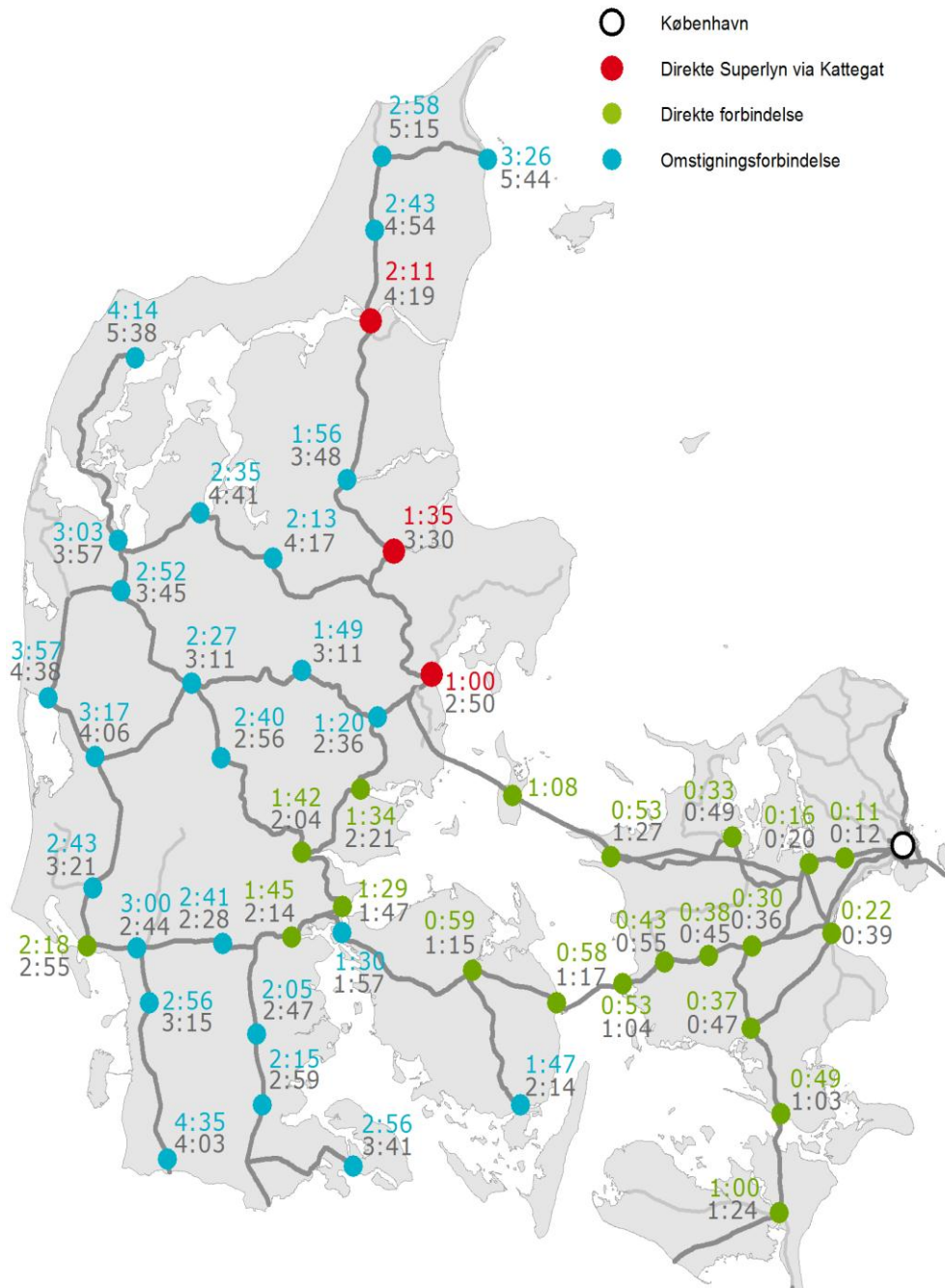
Der henvises i øvrigt til tidligere besvarelse af spørgsmål 519 (TRU alm. del), hvor der også redegøres yderligere for, at Timemodellen og Kattegatforbindelsen ikke er hinandens modsætninger, men snarere supplerer hinanden.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr



Figur 1. Rejsetider fra København i dag (markeret med grå) og med Kattegatforbindelse uden Togfondens ny-anlæg og opgraderinger (farvemarkeret).





Tabel 1. Eksempler på rejsetider med Kattegatforbindelse (uden Togfondens ny-anlæg og opgraderinger)

Side 4/5

	Rejsetider i dag		Rejsetider Togfond -	Rejsetider Kattegatbro
	Nævnte ret- ning	Modsat ret- ning		
Aalborg-Aarhus	1.19	1.21	1.00	1.06
Aalborg-Odense	3.04	3.02	2.00	2.28
Aalborg-København	4.21	4.19	3.00	2.11
Randers-Århus	0.32	0.32	0.25	0.30
Randers-Odense	2.17	2.13	1.25	1.52
Randers- København	3.34	3.30	2.25	1.35
Aarhus-Odense	1.38	1.33	0.55	1.17
Aarhus-København	2.55	2.50	1.55	1.00
Horsens-Århus	0.29	0.28	0.18	0.28
Horsens-Odense	1.10	1.04	0.52	0.58
Horsens- København	2.27	2.21	1.52	1.34
Vejle-Aarhus	0.46	0.52	0.34	0.43
Vejle-Odense	0.53	0.53	0.37	0.42
Vejle-København	2.10	2.04	1.36	1.42
Fredericia-Aarhus	1.01	1.02	0.48	0.57
Fredericia-Odense	0.31	0.30	0.22	0.28
Fredericia- København	1.48	1.47	1.22	1.29
Odense-København	1.15	1.15	0.58	0.59
Esbjerg-Odense	1.29	1.23	1.00	1.06
Esbjerg-København	3.08	2.55	2.00	2.18
Kolding-Odense	0.42	0.41	0.28	0.33
Kolding-København	2.21	2.14	1.28	1.45
Sønderborg-Odense	2.17	2.06	1.45	1.49
Sønderborg- København	3.54	3.41	2.48	2.56
Herning-Odense	1.59	1.54	1.36	1.53
Herning- København	3.18	3.11	2.36	2.27
Holstebro-Odense	2.30	2.28	2.01	2.26
Holstebro- København	3.49	3.45	3.01	2.52
Tønder-Odense	2.36	2.28	2.28	3.11
Tønder-København	4.15	4.03	3.28	4.35
Køge-Odense	2.05	1.36	1.09	1.10
Køge-Århus	3.47	3.22	2.09	2.37
Ringsted-Odense	0.54	0.53	0.44	0.44



Ringsted-Århus	2.44	2.39	1.47	2.11
Slagelse-Odense	0.35	0.37	0.27	0.27
Slagelse-Århus	2.25	2.23	1.33	1.57