



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 15. august 2013  
J. nr. 2013-1709

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. maj 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

**Spørgsmål nr. 519:**

”Hvad vil rejsetiden være mellem København og følgende byer, henholdsvis ved en Kattegatforbindelse og en timemodell som skitseret i Togfonden DK: Vejle – Horsens – Skanderborg – Herning – Holstebro – Aarhus – Aalborg og Thisted”

**Svar:**

Kattegatforbindelsen og TogfondDK er ikke direkte sammenlignelige, bl.a. fordi 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.

Kattegatforbindelsen indeholder både en vej- og banel. De isolerede jernbaneinvesteringer anslås nedenfor 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 Timemodellen regnes i Togfonden med en samlet investering på ca. 15 mia. kr. for de projekter, der vil bringe rejsetiden fra København til henholdsvis Aarhus og Aalborg ned på henholdsvis 2 og 3 timer. Baneinvesteringerne ved Kattegatforbindelsen er således ca. 35 mia. kr. højere end Togfondens investeringer i Timemodellen.

En ny baneforbindelse mellem København og Aarhus via Kattegat vil primært være til fordel for rejsetiden mellem København og byer i Jylland nord for en linje mellem Horsens og Vejle. Rejsetidsforbedringerne ved Timemodellen kommer i højere grad hele landet til gode og ikke kun de udvalgte byer, som der spørges til her. Det gælder både de byer, som betjenes direkte af Timemodellens tog, og øvrige byer gennem omstigning på knudepunkterne.

Timemodellen og Kattegatforbindelsen skal dog ikke nødvendigvis ses som hinandens modsætning, men snarere projekter, som evt. kan supplere hinanden. Timemodellens baneforbedringer til og fra Nordjylland kan også anvendes direkte i et Kattegatperspektiv. Baneforbedringerne i Østjylland vil i alle tilfæl-



de være til fordel for såvel interne rejser nord-syd i Jylland som til og fra Hamburg. Timemodellen vil altid være hurtigst mellem København og Syd- og Sønderjylland, jf. tabel nedenfor.

Ved opstilling af præcise rejsetider for de to modeller kan man kombinere tingene på forskellig måde. I nedenstående tabel vises en rendyrket udmøntning af Timemodellen hhv. Kattegatforbindelsen.

For en Kattegatforbindelse forudsættes investeringer i nye baneanlæg mellem Aarhus og Hov samt mellem Røsnæs og Lejre, hvorfra den nuværende bane benyttes videre til København. Landanlæggene er dermed forudsat anlagt, således at en rejsetid på 1 time mellem København og Aarhus kan realiseres. Sammen med en andel af broen udgør de samlede investeringer som anført ca. 50 mia. kr.

*Togrejsetid for udvalgte byer med Timemodellen og Kattegatforbindelsen*

Til København fra – (timer, minutter)	Timemodellen 15 mia. kr.	Kattegat ca. 50 mia.kr. for baneandel
Vejle	1.36	1.42
Horsens	1.52	1.34
Skanderborg	2.10	1.20
Herning	2.36	2.27
Holstebro	3.01	2.52
Aarhus	1.55	1.00
Aalborg	3.00	2.11
Thisted	4.23	4.14
Kolding	1.30	1.45
Esbjerg	2.00	2.20
Fredericia	1.22	1.29
Sønderborg	2.48	2.56

Rejsetiderne baserer sig så vidt mulig på direkte hurtige tog, og ellers på omstigninger på de stationer, hvor der kan opnås hurtigste rejsetid. Hvor der ikke forudsættes investeringer fra hhv. Togfonden eller Kattegatprojektet tages udgangspunkt i rejsetiderne på den nuværende infrastruktur suppleret med de projekter, der er truffet beslutning om.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr