



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Folketinget

Dato 7. april 2017
J. nr. 2017-1606

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 28. februar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål 384:

Kan ministeren bekræfte, at gennemførelse af de tre store anlægsprojekter i Togfondens timemodel mellem Aarhus og Odense vil indebære en svækkelse af økonomien i en mulig ny brugerbetalt fast forbindelse over Kattegat til tog og biler, alternativt at den forudsatte samfundsøkonomiske rentabilitet i timemodellen slet ikke holder, hvis togene på længere sigt kommer til at køre direkte mellem Aarhus og København via Kattegat?

Svar:

En fast Kattegatforbindelse giver indlysende fordele for rejsende, der skal rejse mellem Aarhus og København. Jo længere væk fra Aarhus/København ens start- eller slutdestination er, desto mindre bliver fordelene ved en fast Kattegatforbindelse.

Skillelinjen mellem, om det vil være fordelagtigt at køre over Fyn eller over en fast Kattegatforbindelse må vurderes at gå et sted syd for Horsens.

Projekter i nærheden af skillelinjen, dvs. Vejle Fjord og Hovedgaard-Hasselager, vil næppe være trafikalt eller samfundsøkonomisk hensigtsmæssige, hvis der også bygges en Kattegatforbindelse. Projekter nord for Aarhus og syd for Fredericia vil grundlæggende have samme samfundsøkonomiske rentabilitet, uanset om togene kører via Fyn eller over Kattegat.

Banen over Vestfyn må vurderes at have en selvstændig værdi, også hvis der etableres en fast Kattegatforbindelse, men værdien reduceres som følge af lavere trafik.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i 2015 offentliggjort en strategisk analyse af en fast Kattegatforbindelse, som også belyser samspillet mellem timemodellen og en fast Kattegatforbindelse. For så vidt angår passagertrafikken med tog viste beregningerne, at en fast Kattegatforbindelse vil reducere



passagertallet med tog over Storebælt med knap en tredjedel. De samfunds-
økonomiske konsekvenser heraf for banen over Vestfyn er ikke beregnet.

Side 2/2

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen