



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

31. august 2023  
2023-3631

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. august 2023 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

#### **Spørgsmål nr. 308:**

I svaret på TRU alm. del. spm. 1, samling 2022-23, har ministeren redegjort for, hvor meget CO<sub>2</sub> pr. sparet minut i trafikken, der vil blive udledt ved anlæggelse af en togbro over Vejle Fjord sammenlignet med en vejbro over Kattegat. Vil ministeren supplere disse tal med beregninger for tilføjesen af en fast togforbindelse over Kattegat?

#### **Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

”Det er estimeret, at der ved anlæg af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat udledes ca. 42 g CO<sub>2</sub> pr. sparet minut for alle rejsende over en periode på 50 år fra ibrugtagning. Ses der kun på togrejsende, viser resultatet, at der ved tilføjesen af en fast togforbindelse over Kattegat udledes 38 g CO<sub>2</sub> pr. sparet minut for togpassagerer.

Der er anvendt samme tilgang som i besvarelsen af 27. januar 2023 af det i spørgsmålet refererede TRU alm. del. spørgsmål nr. 1 fra 2022-2023, hvorfor der henvises til dette svar for den metodemæssige tilgang.

Den forventede CO<sub>2</sub>-udledning fra anlæg af en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat (eksklusive vedligehold) blev som en del af forundersøgelsen opgjort til 3.050.000 tons, svarende til 1 mio. tons mere end ved en ren vejforbindelse.



I beregningerne for Kattegatforbindelsen er der, i modsætning til togbroen over Vejle Fjord, taget højde for Energistyrelsens forventninger til, at ny teknologi vil reducere CO<sub>2</sub>-udledningen for fremtidige anlægsprojekter.

Opgørelsen af CO<sub>2</sub> fra anlæg er behæftet med usikkerhed, da der blandt andet ikke er taget endelig stilling til, hvilke materialer, leverandører, designs, anlægsmetoder og udbudskrav der vil blive anvendt, samt hvor materialerne produceres. Det gælder især for forundersøgelser af eksempelvis en fast Kattegatforbindelse, der blev gennemført på et lavere detaljeringsniveau end en miljøkonsekvensvurdering, som var tilfældet med togbroen over Vejle Fjord.

Der ses kun på tidsgevinster for persontransport. Det vil sige, at for en fast Kattegatforbindelse er tidsgevinster for varebiler og lastbiler ekskluderet. Godstransporten over en fast Kattegatforbindelse forventes at blive omfattende for vejdelen, mens godstransporten på en togbro over Vejle Fjord forventes at være begrænset (kun 3 pct. af godstransporten i Danmark foregår med bane). I forundersøgelsen af en fast Kattegatforbindelse var det forudsat, at den faste forbindelse ikke skulle dimensioneres til godstog.

Den samlede tidsgevinst over en 50-årig periode for en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat er estimeret til ca. 1.200 mio. timer for alle rejsende, mens det for togpassagerer alene er på ca. 440 mio. timer.

*Opgørelse af CO<sub>2</sub>-udledning fra anlæg pr. sparet minuts rejsetid*

	Vejle Fjord	Kattegat – ren vejforbindelse	Kattegat – kombineret bane- og vejforbindelse	Tilføjelse af bane
CO <sub>2</sub> fra anlæg, mio. ton	0,19	2,1	3,1	1,0
Tidsgevinst, mio. timer	23	760	1.200	440
CO <sub>2</sub> , g/sparet minuts rejsetid	142	45	42	38

”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen